

SKRZYDLATA POLSKA

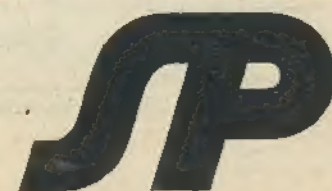
35 • (1521) • 31.08.1980

CENA 5 zł



Zdjęcie: BERNARD NOSZEWSKI

CZERWONE BERETY • PÓŁ MILIONA NAGRODY •
JUBILEUSZOWY RAJD • LOT W GDAŃSKU •
KONSTRUKCJE UŁOWE • WYŚCIG





Skok ćwiczebny oddziału 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej.

Na obszernym placu ćwiczeń 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej ogromny ruch. Nie wiadomo gdzie patrzeć. Wszystko budzi zainteresowanie. Nagle moją uwagę zwrócił gwałtowny jazgot szybkostrzelnych działek. Pobiegłem w kierunku artylerzystów. Gdy tam się znalazłem, w szalonym pe-dzie podjechały małe, terenowe samochody, żołnierze szybko podczepili do nich strzelające jeszcze przed chwilą armatki i... zniknęli z pola widzenia.

— Zmieniają stanowiska ogniowe — wyjaśnił młody żołnierz, wyraźnie ubawiony moim zdumieniem.

Zerknąłem na niego, a młody żołnierz okazał się... majorem. Taki młody, a już major — pomyślałem z uznaniem. Major poradził mi, abym dał sobie spokój z bieganiem za zmotoryzowaną artylerią przeciwlotniczą, bo na współczesnym „polu walki” wszystko odbywa się na czas i nie dogonię oddziału choćbym był jak najlepszym sprinterem.

Zainteresowali mnie żołnierze pochyleni nad ziemią i zawzięcie przekładający białe płaty tkanin. Podszedłem bliżej i stwierdziłem, że są to spadochrony. Odbywała się nauka składania czasz. Podoficerowie — żołnierze starszego rocznika — przekazywali swym młodszym kolegom, którzy dopiero co nałożyli czerwone berety, podstawową wiedzę każdego skoczka o spadochronie. Nieco dalej druga grupa ćwiczyła mocowanie sprzętu wojskowego do platform desantowych. Trzeba umieć tak zakotwić stalowe liny, aby terenowy samochód czy moździerz wypadający z samolotu na spadochronie towarowym, lądował nie uszkodzony we właściwym miejscu.

W tym momencie usłyszałem cyklicznie powtarzający się dźwięk buczone. Dobiegał z pomostu, którego górna część stanowiła ażurową konstrukcję przypominającą kadłub samolotu transportowego. Po każdym sygnale z pomostu zeskakował żołnierz w hełmie bojowym, jakie mają żołnierze dywizji powietrzno-desantowej. Zeskakując trzymał prawą rękę na wysokości lewego barku, a w moment później prostował ją imitując wyciągnięcie uchwytu wyzwającego spadochron.

— To pierwsza faza praktycznego szkolenia w oddzielaniu się od samolotu — objaśnił mnie jeden z oficerów kierujących tymi ćwiczeniami.

Gdy odwróciłem się zobaczyłem grupę żołnierzy w pełnym rynsztunku spadochronowym. Każdy z nich miał na plecach spadochron główny, pod nim zasobnik ze sprzętem, a na piersiach spadochron zapasowy. Na głowie hełm, a pod pachą pistolet maszynowy. Tylko zajmować miejsce w samolocie i skakać. Stojący instruktor dokonywał szczegółowych oględzin, czy całe oporządzenie zostało właściwie nałożone. Miał uwagi. Niekiedy ćwiczenie trzeba wielokrotnie powtarzać. Od drobiazgowego wykonania prawidłowych czynności przed skokiem zależy bezpieczeństwo spadochroniarza.

Najbardziej podobała mi się oryginalna wieża spadochronowa. Wysoka, stalowa konstrukcja z pomostem, z którego promieniście wybiegają cztery liny. Na dźwiękowy sygnał do skoku czterech żołnierzy niemal równocześnie wypada przez specjalne wyjścia by po chwili zawisnąć na taśmach. Owe taśmy umocowane na rolkach do liny umożliwiają zjazd w dół (podobnie jak kolejką linową), w czasie którego żołnierze wykonują czynności podobnie jak przy skoku spadochronowym z samolotu.

— Ćwiczenia na wieży spadochronowej — informuje oficer — pozwalają do perfekcji opanować całą procedurę związaną ze skokiem żołnierza naszej dywizji. Są to ćwiczenia bezpieczne i znacznie tańsze od wykonywanych z samolotu.

Przypominałem sobie liczne kiedyś w naszym kraju wieże spadochronowe, które bardzo pochopnie zlikwidowano przez Aeroklub PRL jako mało przydatne w szkoleniu. A tymczasem w 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej szkolenie z wieży jest podstawą przygotowania pełnowartościowego skoczka.

Nad plac ćwiczeń nadleciał samolot An-2. Wkrótce od niego zaczęły się oddzielać czerwone punkciki. Po chwili wykłwitały nad nimi kolorowe czasze spadochronów. Był to desant wyborowych skoczków. Miał zadanie uchwycić określony teren zajęty przez „nieprzyjaciela” i przygotować lądowanie sił głównych. Już słysząc wystrzały, ale skaczący żołnierze z opóźnionym otwarciem spadochronu są już bardzo nisko i dokładnie lądują na niewielkiej polance. To tylko część ćwiczenia, zwykły dzień żołnierzy w czerwonych beretach.

(cet)

Zdjęcia: T. Chwałczyk (3)
i L. Zieliński (1)

CZERWONE BERETY

Ćwiczenia w składaniu spadochronu.



Nauka lądowania.



Kontrola żołnierzy przed skokiem.





500.000 NAGRODY !! za wydanie pilota

8 września 1943 r. wraz z całym dywizjonem 302 — chor. pil. Bronisław Malinowski jako dowódca klucza — osłaniał wyprawę 750 amerykańskich samolotów bombowych. Koło Lille latające fortece napotkały na silny ogień obrony przeciwlotniczej. Kilkanaście z nich zapaliło się i spadło. W tym rejonie kończyło się zadanie pilotów polskich; dywizjon 302, który stanowił pierwszą po prawej stronie osłonę samolotów amerykańskich przystąpił do wykonywania zakrętu w kierunku powrotnym. Wtedy wyprawa została zaatakowana przez Messerschmitty, które w locie nurkowym od strony słońca otworzyły silny ogień z broni pokładowej. Polacy przyjęli walkę z przeważającą liczbą Me-109. Niebo zaczęło się od krzyży niemieckich. Rozpoczął się dramatyczny pojedynek powietrzny. Walka była niezwykle zacięta; rozciągnęła się od Lille (Francja) do Ypres (Belgia).

Wkrótce po ataku niemieckim, Spitfire Malinowskiego wykonał ciasny zakręt i w jego celowniku znalazł się Me-109. Seria z działka i karabinów maszynowych okazała się celna. Z samolotu niemieckiego sypały się strzepy blach, buchnął czarny dym, który wraz z płomieniem zakreślił łuk na niebie. Dywizjon 302 walczący z ogromną przewagą samolotów wroga po kilku minutach rozdzielił się na kilka zespołów. Bronisław Malinowski pozostał sam z siedmioma Me-109. Przez wiele minut pojedynek powietrzny nie przynosił żadnego rozstrzygnięcia. Samotna walka Polaka wzbudziła zachwyt i niepokój o jego los mieszkańców wiosek belgijskich obserwujących to niezwykle wydarzenie. Niespodziewanie w celowniku Malinowskiego znalazł się ponownie Me-109, który po krótkiej serii zapalił się i w przewrotach zaczął spadać ku ziemi. Pilot polski otworzył ogień do kolejnego samolotu niemieckiego i również go zapalił. W tym momencie jednak skończyła się amunicja, a jego samolot dostał się w krzyżowy ogień trzech Me-109. Spitfire został ostrzelany, a jego pilot ranny w prawą nogę; pociski uszkodziły zbiornik oleju. Samolot zaczął się palić; Malinowski mając przeciwko sobie pięć Messerschmittów postanowił lądować na terenie ogromnego sadu graniczącego z lasem i plantacjami winogron. Lądował bezpiecznie, bez wypuszczenia podwozia, ponieważ ono okazało się uszkodzone. Był osłabiony i zaniepokojony. Niemcy kolejno nurkowali na jego uszkodzony Spitfire i na wysokości około pięciu metrów podrywali samoloty. Na szczęście nie strzelali. Gdy odlecieli z ogromnym trudem wydostał się z kabiny, a potem kułając poszedł kilkaset metrów przed siebie i zaszły się w gęstych winoroślach. Usadził się tak, aby mieć choć częściowo w polu widzenia samolot, na którym lądował. Cekał. Coraz bardziej odczuwał dotkliwy ból w prawej nodze; w końcu zorientował się, że właśnie tą nogą jakby stał w wodzie. Zdjął but... i wtedy właśnie okazało się, iż jest pełen krwi. Wkrótce też usłyszał odgłos silnika oraz nawoływania. Spojrzał przez szczylinę w zaroślach — przyjechali Niemcy. Oglądali samolot i zapewne zaczęli go szukać.

Całe życie pozostał wierny dewizie: wszystko dla Polski, jak najwięcej dla lotnictwa. Mimo iż nie tak dawno minęło pół wieku od 1929 r., kiedy przekroczył po raz pierwszy bramę 6 Pułku Lotniczego we Lwowie, nadal żyje sprawami lotnictwa, a szczególnie jego ludzi. Wychował się w rodzinie wielodzietnej o pięknych tradycjach patriotycznych, w której konsekwentnie przestrzegano zasad etycznych i moralnych oraz wpajano postawy obywatelskie. Jego ojciec surowy i sprawiedliwy wraz z matką o wielkiej dobroci wychowali czternaścioro dzieci na wspaniałych ludzi, którzy zaskarбили sobie uznanie i szacunek społeczeństwa. Jego życiową ambicją było aby nie zawieść zaufania rodziców i swego licznego rodzeństwa.

Bronisław Malinowski przeszedł twardą, żołnierską drogę w lotnictwie począwszy od zwykłego szeregowca. Zawsze wyróżniający się w pułku, kierowany był na kolejne kursy, ćwiczenia, zawody. Ukończył z wyróżnieniem pilotaż w Bydgoszczy i wyższy kurs myśliwski w Grudziądzu. Latał w 62 eskadrze i w poznańskim dywizjonie myśliwskim. W 1934 r. przeniesiono go do Dębina, gdzie jako instruktor szkolił podchorążych — do wybuchu II wojny światowej — na samolotach PWS-26, P-7 i P-11. Wyszkołił wielu pilotów, którzy w okresie wojny okazali się nie tylko wybitnymi asami polskiego lotnictwa myśliwskiego, ale także znakomitymi dowódcami. Jego uczniami byli m.in. Stanisław Skalski, Eugeniusz Horbaczewski, Michał Samoliński. Po blisko sześciu latach szkolenia młodych pilotów — w dniu wybuchu II wojny światowej — poleciał wraz z kluczem myśliwskim (na P-7) na zasadzkę do Radomia. We wrześniu 1939 r. wykonał zaledwie kilka lotów bojowych i na rozkaz dowództwa przekroczył granicę polsko-rumuńską. Następnie przez Jugosławię i Grecję przybył do Francji. Tam walczył w eskadrze francuskiej zestrzelił 2 samoloty niemieckie: He-111 i Do-17. Latał na samolocie typu Morane 406 i Bloch 152. Po kapitulacji, razem z pilotami francuskimi poleciał do Marsylii, gdzie spotkał polskiego mechanika. Wspólnie ułożyli plan ucieczki do Afryki Północnej. Mechanik ów częściowo dotrzymał obietnicy: napłynął paliwem zbiorniki dwusilnikowego samolotu bombowego Leo 45, uruchomił silniki, udzielił

wyjaśnień pilotowi, ale sam w ostatniej chwili zrezygnował z lotu. Bronisław Malinowski postanowił lecieć samotnie przez Morze Śródziemne. Po raz pierwszy pilotował tego typu samolot; w czasie lotu napotkał jednak na trudne warunki pogodowe. Gdy osiągnął brzeg afrykański postanowił lądować na plaży, nie miał bowiem żadnej mapy. Do lądowania podchodził aż cztery razy, ponieważ nie wiedział jak uruchomić klapy. Wreszcie udało się; przyszli Francuzi, z którymi po starcie z plaży lądował w Casablance. Tam przekazał samolot francuskim władzom wojskowym i po krótkim odpoczynku statkiem pasażerskim odpłynął przez Gibraltar do Anglii. Najpierw latał w 43 angielskim dywizjonie myśliwskim, a następnie w 501 dywizjonie m.in. razem z Antonim Głowackim, Stanisławem Skalskim i Stefanem Witorzeńcem. Już w pierwszych dniach po przeniesieniu do dywizjonu 501, w czasie lotu pocisk nieprzyjacielski uszkodził w jego Hurricane butelkę tlenu. Ze względu na brak tlenu usnął w kabinie i dopiero po przelecieciu kilku tysięcy metrów wysokości, tuż nad ziemią szczęśliwie ocknął się; lądował na polu uszkadzając nieznacznie Hurricane'a. Po trzydniowym pobycie w szpitalu ponownie wystartował do walki. W czasie Bitwy o Anglię zestrzelił samolot niemiecki Ju-88.

Po zakończonej Bitwie otrzymał przydział do 302 dywizjonu myśliwskiego. Po rocznym pobycie w dywizjonie skierowany został na półroczny odpoczynek, w czasie którego szkolił młodych pilotów myśliwskich. W pierwszej połowie 1943 r. walczył nad Afryką Północną w Polskim Zespole Myśliwskim zwanym również Cyrkiem Skalskiego. Zestrzelił wówczas samolot Me-109. Po rozwiązaniu zespołu wrócił do 302 dywizjonu; nieprzerwanie latał bojowo, uczestnicząc w najtrudniejszych lotach.

Od przymusowego lądowania 8 września 1943 r. upłynęły zaledwie dwie godziny. Dochodziła bowiem 12.30. Malinowskiemu natomiast wydawało się, iż minęło już kilka godzin. Okazało się, że został rany w udo i kołano. Czas płynął niezwykle wolno. Przed wieczorem zauważył dwóch idących mężczyzn. Wahał się czy dać znać o sobie. Instynktownie wyczuł, że nie są to Niemcy. Nie mylił się; miał szczęście. Dwaj farmerzy Jules Opsomer i Artur Verhoustraete pracujący w sąsiedztwie byli pierwszymi, którzy przyszli mu z pomocą. Przede wszystkim poszli z nim do pobliskiego lasu, a więc jak najdalej od samolotu. Po pewnym czasie zdecydowali odprowadzić go na farmę Adolfa Coryna. Tam opatrzyli rany oraz próbowali znaleźć dla niego jakieś ubranie cywilne. W tym czasie Coryna nie było w domu. Wkrótce przyszedł Michel Buyse, który oddał pilotowi własne ubranie, a nałożył ubranie Coryna. Kiedy Malinowski opuścił dom farmera — już jako cywil — Jules Opsomer przeprowadził go przez szkółkę młodego drzewostanu i ukrył wśród drzew pinii. Jules Opsomer wrócił do własnego domu. Traf chciał, iż Opsomera i Malinowskiego zauważył Michel Salomez. Ponieważ Jules Opsomer wiedział, iż Salomez miał kontakt z belgijskim ruchem oporu wyjawiał mu tajemnicę związaną ze znalezieniem pilota. Był to szczęśliwy zbieg okoliczności dla Polaka. Michel Salomez miał bowiem dużą swobodę poruszania się, ponieważ pracował w przedsiębiorstwie ziemniaczanym. On też przyniósł mu pożywienie i lekarstwa.

Tymczasem Niemcy systematycznie przeszukiwali okoliczny teren pragnąc za wszelką cenę ująć pilota angielskiego (Malinowskiego). Agenci niemieccy wypytywali lub przesłuchiwali miejscową ludność, aby cokolwiek dowiedzieć się na temat pilota. Relacje jakie otrzymywali były sprzeczne. Przeszukiwali więc okoliczny teren, patrolowali drogi, prowadzili obserwację sąsiednich wiosek.

Zapadał zmierzch 9 września 1943 r. Bronisław Malinowski już ponad

Moderno, 8 maja 1976 r. (zdjęcie u dołu) Bronisław Malinowski (po lewej) i Michel Salomez podczas uroczystości odsłonięcia tablicy upamiętniającej śmierć czterech Belgów w odwet za pomoc udzieloną Polakowi. Zdjęcie u góry chor. pil. Bronisław Malinowski jako pilot 302 dywizjonu myśliwskiego (1943 r.). W okresie II wojny światowej zestrzelił on 6 samolotów wroga, w tym jeden w Bitwie o Anglię, jeden zestrzelił prawdopodobnie i jeden uszkodził. Ponadto uszkodził okręt podwodny i 8 parowozów. Ogółem wykonał 167 lotów bojowych. M.in. otrzymał Order Virtuti Militari, Krzyż Walecznych, Zaszczytny Krzyż Lotniczy (DFC), Croix-de-Guerre,





Rys. Grzegorz Niewczac

500.000 nagrody...

30 godzin znajdował się w lesie pinii. Coraz bardziej dokuczał mu ból w nodze. Patriotci belgijscy zdawali sobie sprawę, że pilotowi grozi niebezpieczeństwo. W każdej chwili jego kryjówkę mogli odkryć Niemcy. Michel Salomez, który na polecenie organizacji podziemnej przejął całkowicie opiekę nad Malinowskim postanowił jeszcze tego samego dnia przetransportować rannego pilota w miejsce, gdzie będzie mógł zająć się nim lekarz.

W tym miejscu Czytelnikowi należy się wyjaśnienie: Bronisław Malinowski nie wiedział, gdzie się znajduje. Zdawał sobie sprawę, że lądował na terenie Belgii okupowanej przez Niemcy hitlerowskie, że pomagają mu patriotci belgijscy. Porozumiewał się z nimi wyłącznie po francusku. Dopiero po wielu latach dowiedział się, że stoczył walkę w rejonie Ypres nad wioskami Langemark i Poelkapelle. Aktualnie znajdował się w Poelkapelle.

Z chwilą zapadnięcia zmroku pomógł mu usadowić się na rowerze i podtrzymując go wyruszył z nim w podróż na odległość 3 kilometrów, która trwała... 4 godziny. Ponad 3 godziny ukrywali się przed niemieckimi patrolami, które jak nigdy do tej pory stały się czujne i podejrzliwe. Uratowali ich dwie dziewczyny, które zaczęły żołnierzy niemieckich i tym samym odwracały ich uwagę. Działo się to pod kawiarnią. Naprzeciwko niej znajdował się posterunek wojskowy. Michel Salomez zdawał sobie dobrą sprawę, iż należało zaczekać. Niemcy bowiem wchodzili już do kawiarni i mogli to uczynić ponownie. Wreszcie zniknęli za jej drzwiami. Malinowski i Salomez mogli jechać dalej. Sądziło, że są już uratowani. Niedaleko bowiem znajdował się cel ich wspólnej wyprawy — dom Arthura Sercu. Nagle Michel Salomez zauważył w ciemności jaśniejący ogień papierosa. To jakiś żołnierz zaciągał się dymem. Malinowski również dostrzegł jarzący się ogień, natychmiast rzucił rower i wskoczył do rowu. Tymczasem Michel Salomez — niezwykle opanowany — gwałtownie się obrócił, uchwycił łańcuch roweru i zaczął nim szarpać, jednocześnie głośno przeklinając. Udało mu się zdjąć łańcuch z koła napędowego i swoim hałasem zwrócić uwagę Niemców. Ci podeszli do niego i bardzo uprzejmie pomogli mu nadożyć łańcuch. Michel Salomez podziękował za pomoc, siadł na rower i pojechał przed siebie. Po pewnym czasie zatrzymał się; w tym czasie Malinowski utykając dogonił go i razem już przybyli szczęśliwie do mieszkania Arthura Sercu. Tam też otrzymał fałszywe dokumenty osobiste. Następnego dnia (10 września) Polak przebywał już u Michela van Gheluwe w Langemark, który zaopiekował się rannym pilotem niezwykle serdecznie; zamieszkał u niego na poddaszu. Był to czas najwyższy; potrzebna była szybka pomoc lekarska; pojawiły się pierwsze objawy gangreny, w takiej sytuacji nie wykluczano możliwości amputowania nogi. Dr Dehaene z Poelkapelle przybył do Malinowskiego, aby wyjąć odłamki pocisku z nogi, ale na miejscu okazało się, iż utknął on zbyt głęboko. Nie chciał się podjąć operacji w prymitywnych warunkach, na stole kuchennym. Stwierdził natomiast że stanowczością, iż pilot musi jak najszybciej znaleźć się w szpitalu. Tak minął 11 września.

Michela Salomeza nie myliło przecucie. Dzień po przetransportowaniu Malinowskiego, okolice oraz teren kryjówki rannego pilota zostały szczegółowo przeszukane przez żołnierzy Wehrmachtu. Tak więc w ciągu trzech dni Polak trzykrotnie uniknął ujęcia przez Niemców.

12 września ranny pilot został przewieziony najpierw koniem, a następnie traktorem do Ypres. W przedsięwzięciu tym oprócz M. Salomeza brali udział H. Platteu oraz Ch. van Neste. Po przybyciu na miejsce Malinowskiego wniesiono bocznymi drzwiami do szpitala, gdzie operował go dr Ronse. Dość duży odłamek pocisku tkwił głęboko poniżej kolana. Po operacji nakryto pilota prześcieradłem i wózkami szpitalnymi odwieziono początkowo na oddział kobiecy, a następnie do kostnicy. Ponieważ Niemcy kilkakrotnie przeszukiwali szpital, Malinowski nieprzerwanie przewożony był na krótko do różnych pomieszczeń szpitalnych. Ogółem w szpitalu przebywał 5 tygodni, przy czym ponad 30 dni w kostnicy między umarłymi. Poza trzema osobami wtajemniczonymi w całe przedsięwzięcie nikt o niczym nie wiedział. Ci, którzy pomagali byli członkami belgijskiego ruchu oporu.

Pewnego dnia przyszedł do szpitala Michel Salomez i powiedział, iż wie, w którym miejscu będzie nadal sprzyjało wszystkim ludziom walczącym z Niemcami. Poprosił pilota, aby się ubrał i przygotował do podróży. Rowerami odbyli trzygodzinną podróż do sklepu z trumnami. W obecności właścicieli sklepu nastąpiło pożegnanie Malinowskiego z Salomezem. Następnego dnia pilota polskiego zabrał łącznik belgijskiego ruchu oporu na dworzec kolejowy do Liege. W czasie podróży rana otworzyła się, klamry przesunęły się lub odpadły, noga za wcześnie forsowana zaczęła boleć, tak

iż Malinowski musiał przerwać podróż. W Liege pozostał blisko cztery tygodnie pod opieką lekarską. Gdy podleczył się, udał się z kolejnym łącznikiem do Brukseli. Tutaj codziennie zmieniał miejsce pobytu. Przebywał u wielu Belgów, których widział tylko raz w życiu. Wreszcie, któregoś dnia ze względu na bezpieczeństwo odjechał do Lille. Stamtąd odbył trzydniową podróż rowerem do Bordeaux. Z kolei samochodem przewieziony został pod granicę hiszpańską. Następnie musiał dokonać nie byle jakiej sztuki: pieszo przejść Pireneje. Miał szczęście. Mimo gęstych posterunków hiszpańskich szczęśliwie przybył do ambasady angielskiej w Madrycie. Tam otrzymał dokumenty osobiste; samochodem dojechał do Gibraltaru, skąd odplłynął statkiem do Anglii. Przybył tam 24 grudnia 1943 r., przeszedł badanie lekarskie i otrzymał, trzytygodniowy urlop wypoczynkowy.

Do 302 dywizjonu powrócił jako dowódca klucza i latał nadal uczestnicząc w różnych zadaniach bojowych. 13 czerwca 1944 r. (w siódmym dniu inwazji na kontynent) Bronisław Malinowski został zestrzelony przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą. Leciał na Spitfire z podwieszonymi bombami w celu zniszczenia mostu. Wtedy to pocisk uszkodził silnik, który przerwał pracę. Nie było gdzie lądować, ponieważ jak okiem sięgnąć widział bezładnie pozostawione szybowce desantowe. Nieprzerwanie był ostrzeliwany ze wszystkich stron. Wybrał skrawek wolnego terenu i przy dobiegu zaczął o drzewo. W tej nieprawdopodobnej sytuacji przed silnika uniósł się ku górze, gdy tymczasem jego tył przygniótł mu boleśnie nogi, tak iż nie mógł wydostać się z kabiny. Całe szczęście, że lądował na terenie zajętym przez kanadyjską dywizję pancerną. Podstawiono dwa potężne czołgi, umocowano liny stalowe, ostrożnie uniesiono silnik Spitfira i niezwłocznie wyciągnięto Malinowskiego z kabiny. Czołgiem odwieziono go do szpitala polowego, a następnie przetransportowano do Anglii. Poddawany był kilku operacjom. Gdy wyszedł ze szpitala było już po kapitulacji Niemiec hitlerowskich. Nogi jednak nie udało się całkowicie wyleczyć.

Wkrótce po zakończeniu II wojny światowej Bronisław Malinowski rozpoczął poszukiwania patriotów belgijskich, którym tak wiele zawdzięczał. Nie wiedział jednak dokładnie, gdzie został zestrzelony oraz jak nazywali się ludzie, którzy mu pomagali. Działali wówczas w konspiracji. Jak się później okazało on szukał ich, oni szukali jego. Dopiero kilkanaście lat po wojnie natrafiono w jednej z wiosek na ślad bytności Polaka. W 1974 r. dzięki Raymondowi Iherbeek mieszkającemu w Ghent doszło do pierwszego spotkania (po 31 latach) Michela Salomeza z Bronisławem Malinowskim. W 1975 r. mieszkańcy Langemark zorganizowali uroczystość kombatancką, na którą zaprosili polskiego pilota. Ale Malinowski nie mógł przyjechać do Belgii, ponieważ przez 9 miesięcy przebywał w szpitalu. Rany odnowiły się; musiał się leczyć.

Rok później, 9 maja 1976 r. odbyła się podniosła uroczystość, w której uczestniczyła ludność trzech wiosek: Langemark, Madonna i Poelkapelle. Przybyli przedstawiciele władz kombatanckich. Głównym celem uroczystości było odsłonięcie tablicy upamiętniającej śmierć czterech Belgów, którzy zostali zamordowani w odwet za ukrywanie naszego pilota. Orkiestra odegrała „Jeszcze Polska nie zginęła...”, a Bronisław Malinowski, mimo iż zahartowany w służbie żołnierskiej i w cierpieniach z odniesionych ran był do głębi wzruszony i nie uniknął łez.

Dowiedział się okrutnej prawdy: za jego wydanie Niemcy wyznaczyli nagrodę w wysokości 500 tysięcy franków belgijskich, a cztery osoby, które okazały mu pomoc zginęły w hitlerowskich obozach zagłady. Najbardziej przeżył spotkanie z wdowami, które straciły swych mężów. Przed oczami przesunęły mu się obrazy sprzed 33 lat, kiedy to ciężko ranny oczekiwał pomocy i tę pomoc otrzymał ze strony patriotów belgijskich.

Teraz, gdy patrzył na odsłoniętą tablicę pamiątkową, na której obok czterech nazwisk zamordowanych Belgów widział również i swoje, szukał w pamięci twarzy tych bliskich mu, a przecież nie znanych ludzi, którzy podali mu przyjazną dłoń i pospieszili na ratunek. Nie zawahali się mu pomóc, chociaż wiedzieli, iż wydali na siebie wyrok śmierci. Pocieszeniem dlań były piękne słowa Michela Salomeza — okręgowego prezesa Związku Kombatanatów — który przed odsłonięciem tablicy w Madonna powiedział: „...bohater wojenny pilot Malinowski wart był śmierci czterech ludzi i innych aresztowanych, którzy wiele przecierpieli, aby on mógł dalej walczyć. Spełnili oni swój obowiązek obywatelski...”

TADEUSZ MALINOWSKI

Staraniem mieszkańców trzech wiosek Langemark, Madonna i Poelkapelle odsłonięto tablicę upamiętniającą nazwiska czterech patriotów belgijskich, którzy przysili z pomocą Bronisławowi Malinowskiemu, śladu to ranny lądował przymusowo 8 września 1943 r. Tablica znajduje się w Madonna. Aresztowania patriotów belgijskich nastąpiły 19 stycznia 1944 r., z których czterech zamordowali hitlerowcy, innym udało się przeżyć i doczekać wolności.



jechaliśmy do hotelu w odległym o 25 km Montmart. Tam szybka zmiana stroju i wyglądu, bo autokar czekał by zabrać wszystkich na spotkanie w ratuszu z merem Epernay.

Spotkaliśmy tam starych znajomych z mistrzostw świata w Austrii i Anglii. Znowu w przemówieniu powitalnym mera mocno akcentowano zadowolenie, że w tym uroczystym rajdzie są Polacy, znani w świecie z pięknych tradycji lotniczych. Spotkanie zakończyło się lampką szampana, bo przecież jesteśmy w samym sercu Champanii. O rozmiarach wytwórni tego znakomitego płynu może świadczyć choćby informacja przedstawicieli firmy Mercier, przyjmujących następnie uczestników rajdu na degustacji, że łączna długość korytarzy wykutych w skale, gdzie szampan osiąga swoją nazwę, wynosi 18 kilometrów. Byliśmy tylko w ich części.

Ranek 4 lipca był znów otulony mgłą. Było bezwietrznie i dość ciepło. Czasem jakby mżyło. Szanse na rozegranie drugiego etapu z Epernay do Baden-Baden malowały, choć optymiści wierzyli w korzystne zmiany w miarę nasłonecznienia. I mieli rację. Nie wytrzymali natomiast organizatorzy, ogłaszając odwołanie konkurencji i swobodny przelot po jej trasie.

Leciliśmy kursem wschodnim w okolice Verdun, następnie skręciliśmy na południowy wschód, mineliśmy od północy Nancy, potem Strassburg z widoczną z daleka bryłą słynnej katedry i przelecieliśmy Ren, wlatując ponownie do RFN. Wylądowaliśmy na lotnisku Baden-Oos, z żalem, że nie rozegrano konkurencji. Pogoda była bowiem jak na naszą III ligę. Ostatnie samoloty doleciały do Baden-Baden po 18.00 przy prawie bezchmurnym niebie, co w roku bieżącym należało w wielu krajach Europy do rzadkości.

Wieczorne spotkanie towarzyskie odbyło się w Offenburgu na koszt znanego również w naszym kraju wydawnictwa Burda. Burda-junior był gospodarzem wieczoru, okraszonym występami orkiestry i muzyków grających na ludowych instrumentach. Finał tego wieczoru rozgrywał się (dosłownie) na podwórku tamtejszego domu kultury. Solista wspinał się koncertując na trąbce postanowił zagrać coś w dowód sympatii dla polskiej ekipy. Była godzina 23.00 gdy w ciepłą nos płynęły znane melodie. Nawiązała się rozmowa. Walter Scholz wyjaśnił wszystkim słuchaczom, że swoje sympatie do Polaków ukształtował pracując kilka lat pod dyktando Kazimierza Korda, obecnego dyrektora i kierownika artystycznego Filharmonii Narodowej — jakże blisko okazało się od muzyki do lotnictwa.

Odprowa w ostatnim dniu imprezy, 5 lipca, zorganizowana w kącie hangaru miała charakter prawie wiecowy. Pogoda nie przeszkadzała lotom, reszta danych była w kopertach, które załogi otrzymały tuż przed wkołowaniem samolotów na pas startowy.

Zaplanowano dwie trasy, rozgrywane na podobnych zasadach jak poprzednia z tym, że doszła do punktacji regularność na starcie i mecie, oceniana z zerową tolerancją. Nasze załogi, już bez osób towarzyszących, wystartowały w końcu stawki. Szeregi zawodników znacznie się przerzedziły. Niektórzy uznali, że już byli bez szans, inni krytyczniej ocenili swoje umiejętności, zwłaszcza, że pierwsza trasa biegła przez Schwarzwald, gdzie nawigacyjnie trzeba być sprawnym.

Otwarcie kopert — i niespodzianka: trasa była zadana w postaci oznakowanych rejonów o średnicy około 1,5 km. a konkurencja rozgrywana była przy użyciu zwykłych, samochodowych map drogowych w podziałce 1:200 000. Były one wprost przeladowane szczegółami. Na trasie walka trwała około 2 godzin. Główne pojedynki rozgrywały się w sferze wątpliwości, które z obiektów były jeszcze w rajdzie, a które poza nim. Były położone bardzo blisko, a za błąd — punkty karne.

Baran i Nycz oraz Świadek i Lenartowicz byli pewni, że znaleźli wszystko, nawet zlokalizowali te obiekty, które znajdowały się poza rejonami, ale tylko Świadek i Lenartowicz odpowiednio to udokumentowali. Z Dudzikiem obserwowaliśmy lądowania, które w punktacji mogły znaczyć wiele. Nie znaliśmy wyników pierwszej konkurencji, ponieważ organizatorzy mieli ogłosić dopiero wyniki końcowe. Była to forma często stosowana na imprezach lotniczych organizowanych przez kraje zachodnioeuropejskie. Uzasadnienie było nawet interesujące: zawodnik powinien w każdej konkurencji starać się lecieć jak najlepiej, a nie liczyć na błędy konkurentów, czy korzystne dla niego układy tabel — sport to nie handel.

Wyniki lądowań naszych załóg wzbudzały



Jan Baran na lotnisku w Ostendzie.

więcej niż niedosyt. Z wyjątkiem Barana, pozostali lądowali zaledwie w najmniej punktowanym, pierwszym prostokacie.

Po pięćdziesięciminutowej przerwie odbył się start o drugiego dnia konkurencji. Trasa wiodła doliną Renu, poszarzała od zamgleń, które nasunęły się wraz z mało aktywnym frontem zokludowanym. Znowu wręczenie kopert tuż przed startem, mapy drogowe, obiekty na zdjęciach — jak się okazało potem, dość łatwe. Tylko ta lokalizacja rejonów w terenie, zwłaszcza ich granic, stanowiła pewną trudność.

Po niespełna dwóch godzinach lotu wrócili nasi. Oczekiwaliśmy ich przy pasie lądowania z oznakowanymi prostokątami. Warunki idealne. Wiatr — dokładnie wzdłuż pasa, słońce za chmurami, prostokąty i główna linia lądowania — świetnie oznakowana. Znani nam czołowi zawodnicy bezbłędnie lądowali w środku drugiego prostokąta, zdobywając po 40 punktów. Czy nasi wyciągnęli wnioski z pierwszego lądowania? Niestety. Rzadko, bardzo rzadko zdarzało się, żeby niezwykle powściągliwy trener tak jednoznacznie i tak drastycznym słowem ocenił „wyczyn” swoich podopiecznych. Lądowania były znowu nieudane, w pierwszym kwadracie, co dawało tylko po 10 punktów.

Miny naszych zawodników były nietęgę, gdy w autokarze do hotelu odbierali wypowiedzianą już spokojnym głosem reprimendę trenerską. Skruszony Świadek, któremu jak się następnie okazało te lądowania odebrały trzecie miejsce w rajdzie mówił:

— Macie prawo mieć pretensje.

Ważniejsze było jednak, by doświadczenia te procentowały w mistrzostwach świata.

Wieczorem, już w pogodnych nastrojach poszliśmy na uroczystość zakończenia imprezy. Jeszcze raz przeżyaliśmy przyjemne chwile gdy prezes Aeroklubu RFN z uznaniem mówił o starcie polskiej ekipy. Organizatorzy ogłosili wyniki rajdu, przepaszając za omyłki, w tym za czarny kościół na trasie do Epernay, który znajdował się zupełnie gdzie indziej i w związku z tym nie został odnaleziony przez nikogo. Sklasyfikowano łącznie w konkurencji sportowej 91 załóg, które dotrwały do końca zawodów.

Zwycięzami zostali pani Lettko i pan Barnstainer z Kempten na samolocie Robin zdoby-

wając 1706 pkt. Na drugim miejscu: Husemann ze swoim stałym od kilkunastu lat partnerem dr. Westerberkey'em — mistrzowie świata z Ceventry (1978), zaledwie o 7 punktów za zwycięzcami. Trzecia była załoga Höfling — Arntmann z Aschaffenburga — 1678 pkt, czwarte miejsce zajęło małżeństwo Höslein — 1626 pkt, a dwa punkty za tą parą — Świadek — Lenartowicz, tracąc do zwycięzców 82 punkty. Nasi zawodnicy otrzymali puchar Ministra Spraw Wewnętrznych RFN. Baran i Nycz zajęli 11 miejsce — 1559 pkt, a Popiolek i Bylok — 25 miejsce — 1412 punktów.

Czołowi piloci rajdu otrzymali puchary i nagrody rzeczowe, a wszyscy uczestnicy — pamiątkowe plakietki. Osobiście miałem przyjemność przekazać organizatorom podziękowanie za miłą imprezę o dużej wartości propagandowej. Kierownikowi rajdu Wilfriedowi Müllerowi, honorowemu prezesowi Aeroklubu RFN Grafowi von Hardenberg oraz aktualnemu prezesowi Aeroklubu RFN Georgowi Brüttingowi wręczyłem pamiątkowe medale 60-lecia APRL co zostało skwitowane oklaskami.

Pożegnana kolacja przekształciła się w ciąg spotkań towarzyskich. Z przyjemnością witaliśmy przy naszym stole A. Gehrigera, popularnego Pirata, wieloletniego przewodniczącego komisji szybowcowej FAI, następnie jej wiceprezidenta i prezidenta. Pirat ze zwykłym sobie poczuciem humoru mówił, że jak się dowiedział o naszym udziale w rajdzie, to specjalnie przyleciał na jego zakończenie korzystając z prywatnego UFO. Częstymi gośćmi przy naszym stole byli posiadacze i posiadaczki polskich Wilg w RFN. Bardzo interesowali się sposobem pilotażu i obsługi tych samolotów. Prosił też o pokazy w czasie pobytu na mistrzostwach świata. Większość spotkań i rozmów kończyło się zdaniem:

— Do zobaczenia w Aschaffenburgu!

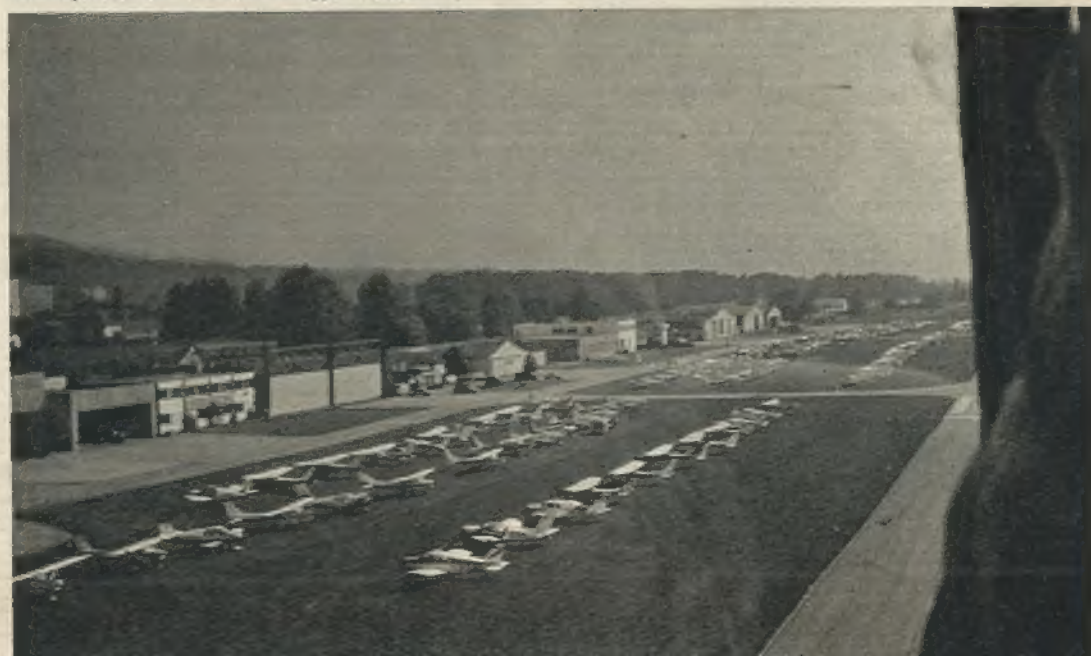
Wystartowaliśmy z Baden-Baden o 10.10 i po dwóch międzylądowaniach w Bayreuth i Jeleniej Górze już o 18.00 wylądowaliśmy na lotnisku Babice, gdzie wśród skorodowanych budek zastępujących pomieszczenia Aeroklubu Warszawskiego (coś ściska za gardło!), powie-

dziliśmy też sobie:

— Do zobaczenia.

BOHDAN JANCELEWICZ

Przed lądowaniem w Baden-Oos. Zdjęcia autora.





Nr 218-219
sierpień-wrzesień
1980

nowiny



TRZY SATYSFAKCJE W JEGO ŻYCIU

— Oddanie do użytku nowego dworca miejskiego LOTU w Gdańsku miało oprawę uroczystą. Nowa siedziba LOTU na Targu Węglowym 2/4 jest imponująca. Jednym słowem warto było przez trzy lata zmagać się z trudnościami — zwracam się do kierownika oddziału PLL LOT w Gdańsku, EDWARDA KOLENKO.

— Warto, oczywiście że warto. Jestem bardzo dumny z naszego nowego domu, który jest nie tylko okazały i funkcjonalny, ale również położony w bardzo atrakcyjnym punkcie całego Trójmiasta — na gdańskiej Starówce. I co osobście najbardziej cieszę, podobnie się mieszkańcom Gdańska.

— Przeglądałam z inż. Tadeuszem Makaroffem, nadzorującym z ramienia LOTU wszystkie prace, archiwalny już dzisiaj pierwotny projekt dworca. Porównując go z projektem powykonawczym doszliśmy do wniosku, że mają one ze sobą niewiele wspólnego.

— Ale łączy je przecież wspólna idea. Chodziło nam o stworzenie w samym sercu Gdańska centrum usług służących obsłudze ruchu turystycznego krajowego i zagranicznego. Natomiast cała operacja związana z budową miejskiego dworca obsługi pasażerów LOTU nie miała od początku, czyli od lipca 1977 r. przystoiowego szczęścia. Problemów było sporo. Nasza lokalna prasa pisała o tym bardzo wiele... Ale nie wracajmy już do przeszłości. Liczy się dzień dzisiejszy i perspektywa na dalsze lata.

— Do przeszłości chciałabym powrócić, ale w formie bardziej osobistej. Z Gdańskiem i z LOTEM jest Pan związany od jego powojennych początków...

— Dokładnie od 1948 r. Po zdemobilizowaniu znalazłem się na Wybrzeżu i zgłosiłem do pracy w gdańskim LOCIE. Z pracownika startu po odpowiednim przeszkoleniu, zostałem dyżurnym ruchu lotniczego, by w 1954 r. objąć stanowisko kierownika — zawiadawcy portu lotniczego w Gdańsku-Wrzeszczu. Przypomnę, że wszystkie służby związane z lotnictwem cywilnym były do 1959 r. w gestii PLL LOT. W kwietniu 1958 r. powołano do życia w Ministerstwie Komunikacji Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych — ZRLiLK, który przejął całość zagadnień związanych z ruchem lotniczym i jego inwestycjami. Dlatego też od 1959 r. stanowisko, które obecnie wraz z moimi 11 kolegami w kraju zajmuję brzmiał — kierownik oddziału PLL LOT. Ja odpowiadam za Gdańsk. I na tym skończyłbym moją lotowską historię, bardzo krótką, mimo tych 32 lat i siwych włosów na głowie.

— Chciałabym naszą rozmowę zakończyć pytaniem, czy może stereotypowy: co Pan uważa za swój największy sukces w życiu?

— Odpowiedź na Pani pytanie może zabrzmieć również stereotypowo. Należę do tej kategorii ludzi, dla których sukces zawodowy jest sukcesem osobistym. Powiem nieskrętnie, że w życiu swoim odniosłem tych sukcesów wiele, ale trzy są dla mnie najważniejsze: po pierwsze — że pracuję z młodymi, wspaniałymi ludźmi, którzy lubią to co robią, po drugie — dumny jestem z tego, że za mojej kadencji oddane zostało do użytku jedyne w Polsce Ludowej budowane od podstaw lotnisko w Rębiechowie, po trzecie — raduję się, że nowy dworzec miejski LOTU w Gdańsku.

— Dziękuję za rozmowę.

L. T.



Zdjęcie: J. Czerniak (2)

NAJNOWOCZEŚNIEJSZY W POLSCE

Gdańsk spełnia w komunikacji lotniczej doniosłą rolę. Rębiechowo jest drugim co do wielkości ruchu pasażerskiego portem lotniczym w Polsce, obsługującym linie krajowe i zagraniczne.

W ubiegłym roku gdański LOT obsługiwał prawie czterdzieści milionów pasażerów. Jednak nie bez trudności. Fatalne warunki obsługi klientów w biurze miejskim LOT spowodowane ogromną ciemnotą pomieszczeń i zbyt małą liczbą kas oraz punktów informacyjnych sprawiły, że zimą w okresie sezonu długie kolejki odstraszały pasażerów.

Czerwiec br. przyniósł radykalną poprawę sytuacji. Zakończona została przebudowa pawilonu meblowego na Dworcu Obsługi Miejskiej LOTU będący obecnie najnowocześniejszą tego typu placówką w kraju, w której system obsługi pasażerów zapewnił dobre warunki zakupu biletu lotniczego i możliwość korzystania na miejscu z wielu dodatkowych usług.

Dworzec Obsługi Miejskiej LOTU znajduje się w centralnym punkcie Gdańska, na Targu Węglowym. Taka lokalizacja wymagała od projektantów zharmonizowania wyglądu zewnętrznego budynku z panoramą, jaką tworzą zabytkowe obiekty Gdańska przy wejściu na Stare Miasto. Zespół architektów z Biura Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku pod kierownictwem architekta Czesława Milera poradził sobie z tym problemem doskonale. Zamierzony efekt osiągnięto poprzez zastosowanie odpowiedniej kolorystyki. Elewacja wykonana jest z ciemnobrązowych blach aluminiowych, z którymi dobrze współgrają ogromne napisy LOT wycięte z miedzianej blachy. Całości dopełniają, zajmujące niemal całą powierzchnię ścian, szyby refleksyjne w brązowym odcieniu, które jednocześnie chronią pomieszczenia przed nadmiernym nasłonecznieniem.

Wystroj wnętrza również odbiega od stereotypu. Sufity wykonane są z białych, blaszanych kasetonów, w których umieszczone zostały lampy jarzeniowe. Stupy i ściany natomiast wyłożone są panelami drewnopodobnymi w kolorze mahoni. W tej samej tonacji utrzymany jest wystrój wszystkich stanowisk obsługi oraz informacyjnych napisów.

Na dobrą opinię zasługuje też funkcjonalność obiektu. Na sali operacyjnej o powierzchni 500 m kw.

znajduje się 5 kas zagranicznych i 6 krajowych oraz trzy stanowiska informacyjne z automatyczną rezerwacją miejsc w ruchu zagranicznym. Na ekranie monitora ukazują się w ciągu kilkunastu sekund informacje nie tylko o wolnych miejscach na loty z Polski, ale także z różnych portów lotniczych świata.

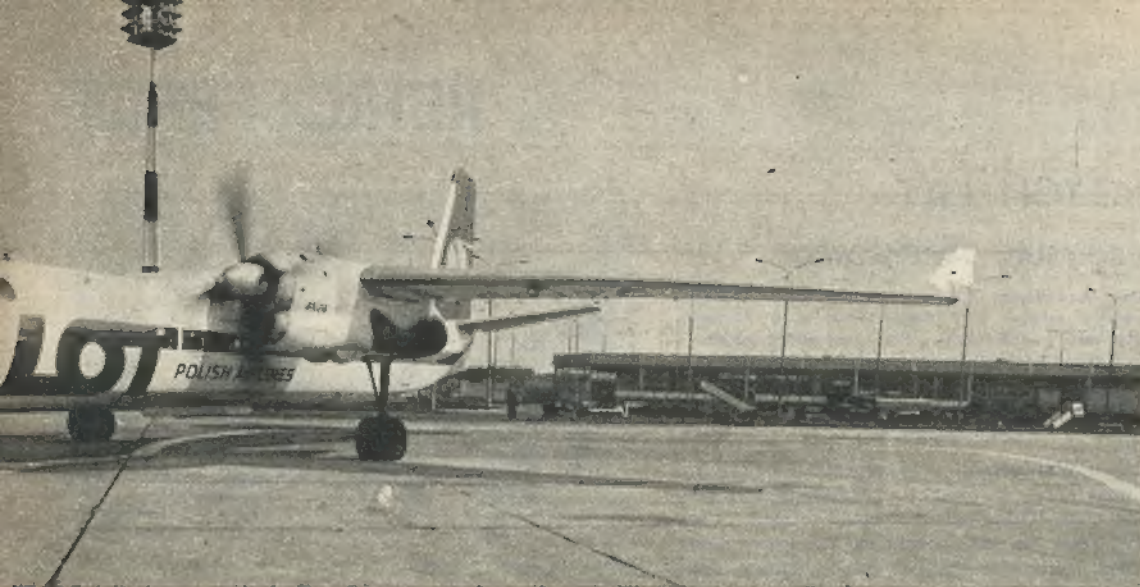
W systemie krajowym działa podobne urządzenie. Ponadto obsługę klientów wyruszących na trasy krajowe usprawnia urządzenie specjalnie dla potrzeb LOTU skonstruowane przez „Radmor”. Zapewnia ono natychmiastowe połączenia wszystkich punktów sprzedaży biletów lotniczych z centralnym ośrodkiem rezerwacji miejsc, który znajduje się na zapleczu kas dworca miejskiego LOTU. W ciągu bardzo krótkiego czasu otrzymywana jest odpowiedź o wolnych miejscach i ewentualnych innych połączeniach. Linia ta łączy też centrum z Warszawą.

Dworzec Miejski w Gdańsku oferuje swoim klientom całą gamę usług dodatkowych. Na parterze znajduje się poczta, gdzie można uzyskać m. in. międzynarodowe połączenia telefoniczne, punkt informacji turystycznej i wymiany walut, przechowalnia bagażu. W najbliższym czasie uruchomione zostaną kasy PKS.

Nie mają powodów do narzekania także pasażerowie oczekujący na odlot. Do ich dyspozycji oddano przestronną poczekalnię, z której można przejść do kawiarni. Kawiarnia, mająca ok. 80 miejsc, przyciąga gości niekonwencjonalnym wystrojem. Dodatkową dekorację stanowią ekspozycje prac gdańskich artystów.

Dworzec Obsługi Miejskiej LOTU spełnia dobrze swoje zadanie, chociaż nie wszystko jest jeszcze dopięte na przysługowy ostatni guzik. Trwają prace przy montażu urządzeń klimatyzacyjnych i wentylacyjnych. Do końca br. dworzec otrzyma także zegary. Natomiast kłopoty etatowe sprawiły, że w pierwszych tygodniach funkcjonowania obiektu nie obeszło się bez głośniejszej krytyki ze strony klientów LOTU, którzy uważali, że świecące pustkami stanowiska obsługi przynoszą złą sławę nowej placówce.

M. NOWAK



W GDAŃSKU



SONDA

Sami, jako wydział reprezentujący administrację wojewódzką, podejmowaliśmy inicjatywy w sprawie stworzenia odpowiednich warunków odprawy pasażerów, próbując pośredniczyć w kontaktach. Obiecywano sobie po tym wiele, po czym praktyka dowiodła, że kończyło się na obietnicach efektywnej współpracy...

Czy jednak LOT dokłada w tej sprawie należytych starań? Myślę, że przedsiębiorstwo może uczynić w tej sprawie znacznie więcej. Choćby poprzez taką organizację pracy, by w terminalu miejskim nie było kolejek, a informacja o połączeniach lotniczych w biurach obsługi ruchu turystycznego były powszechnie dostępne. Z praktyki wiem, że tak nie jest. Wniosek: cenimy sobie wysoko LOT, jako przewoźnika, ale chętnie widzieliśmy to przedsiębiorstwo, jako stałego partnera w rozwiązywaniu tematu „turystyka” na co dzień. (A. G.)

**LECH
RUDNICKI**
— dyrektor naczelny
Przedsiębiorstwa
Spedycji
Międzynarodowej
C. Hartwig
w Gdyni



Spśród pięciu przedsiębiorstw C. Hartwig, działających na terenie kraju — trzy obsługują przewozy morskie, zaś Gdynia zajmuje w tym gronie przodujące miejsce. Decyduje o tym zarówno liczba zatrudnionych, wielkość ładunków, jak i kierunki, wynikające z geograficznego podziału zadań. Przy wykorzystaniu środków transportowych bierzemy również pod uwagę potencjał LOTU.

Od kwietnia do lipca br. wyekspediowaliśmy drogą lotniczą 20 przesyłek do Warszawy i na południe kraju. A to moim zdaniem nie powinno satysfakcjonować ani nas, ani tym bardziej LOTU. Dowodem funkcjonowania C. Hartwig w Warszawie, czy naszych spółek mieszanych: PSAT w Londynie i Amerpol w Nowym Jorku...

Rozwój konteneryzacji i współpracy ze szczególnie ważnymi kontrahentami w tzw. drugim obszarze płatniczym na obu kontynentach amerykańskich, Dalekim Wschodzie, w Australii i Nowej Zelandii oraz częściowo w Anglii — to także szansa na wzrost przewozu ładunków via Rebiechowo...

Są jednak dwa warunki, które spełnić powinien LOT; po pierwsze — zapewnić odpowiednio pojemne sił ładunkowe, po wtóre — bezpośrednie połączenia lotnicze z krajami socjalistycznymi. Czy przedsiębiorstwo potrafi sprostać naszym oczekiwaniom? Jeśli odpowiedź będzie na „tak” — z chęcią włączymy LOT w szerszy niż dotąd zakres do kręgu naszych kontrahentów. (A. G.)

**JERZY
GRUSZKA**
— zastępca dyrektora
PPDIUR „DALMOR”
w Gdyni



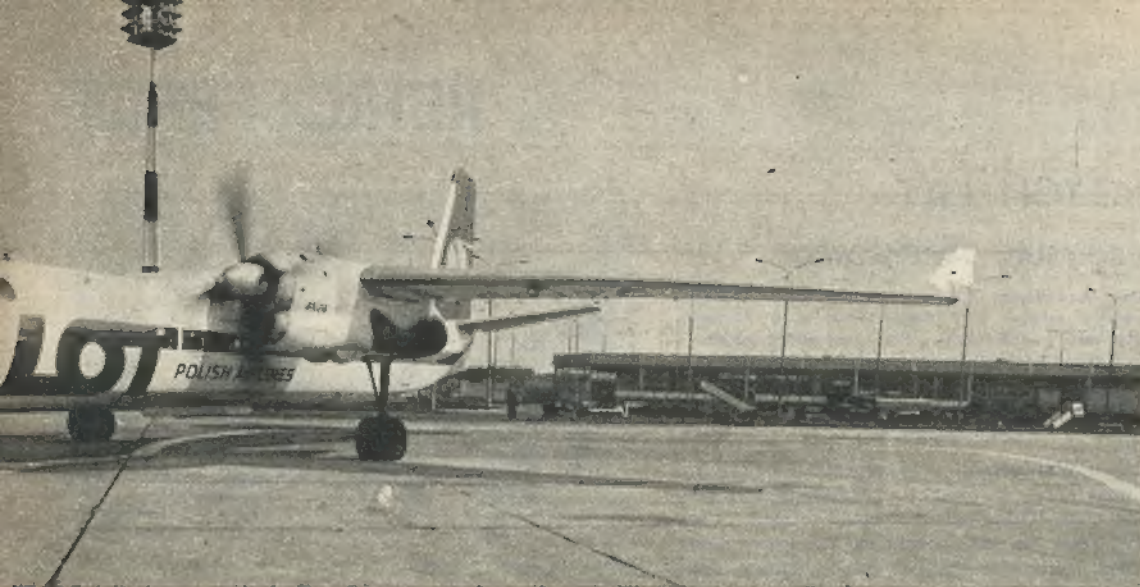
Zmieniająca się sytuacja w światowym rybołówstwie dalekomorskim, spowodowana rozszerzeniem stref ekonomicznych przez państwa przybrzeżne — zmusiła nasze przedsiębiorstwo do wprowadzenia dwuletnich cykli eksploatacji statków bez zawinięcia do portu macierzystego. Wynikiem konieczności transportowania drogą lotniczą załóg na jednostki, połowujące w północnych i południowych rejonach Atlantyku i Pacyfiku.

Od marca 1973 roku następuje systematyczny wzrost liczby rybaków, przewożonych za pośrednictwem LOTU i obecnie przewiduje się wymianę załóg drogą lotniczą z 63 naszych statków, co oznacza w praktyce ok. 4200 osób... Podpisana z PLL LOT umowa o organizacji lotniczych przewozów załóg rybackich samolotami rejsowymi i czarterowymi sprawiła, że Polskie Linie Lotnicze stały się głównym przewoźnikiem tych załóg do miejsc wskazanych przez armatora.

„Wąskie gardło” stanowi natomiast skromne zaplecze lotniska w Rebiechowie, przystosowane w zasadzie do przewozów krajowych. Szczególnie dotkliwie daje się odczuć brak przechowalni bagażu, który składowany jest wprost na płycie lotniska, bez względu na panujące warunki atmosferyczne. Często są więc przypadki jego uszkodzenia lub niszczenia. A to pociąga za sobą liczne reklamacje, kierowane do PLL LOT...

Budowa nowego terminalu miejskiego w centrum Gdańska na pewno poprawiła obsługę pasażerów, korzystających z usług krajowego przewoźnika a także możliwości rezerwowania miejsc w lotach zagranicznych; nie wpłynęła jednak na rozwiązanie naszych problemów, powstających przy odprawie odlatających i powracających do kraju rybaków. Nadrahać to więc muszą wzmożonym wysiłkiem, zarówno pracownicy PLL LOT, jak i obsługa celna czy paszportowa, które warunki pracy w Rebiechowie również przedstawiają wiele do życzenia. (A. G.)

Zdjęcia: J. Czerniak (4) i M. Zarnecki (4)



W GDAŃSKU



SONDA

Sami, jako wydział reprezentujący administrację wojewódzką, podejmowaliśmy inicjatywy w sprawie stworzenia odpowiednich warunków odprawy pasażerów, próbując pośredniczyć w kontaktach. Obiecywano sobie po tym wiele, po czym praktyka dowiodła, że kończyło się na obietnicach efektywnej współpracy...

Czy jednak LOT dokłada w tej sprawie należytych starań? Myślę, że przedsiębiorstwo może uczynić w tej sprawie znacznie więcej. Choćby poprzez taką organizację pracy, by w terminalu miejskim nie było kolejek, a informacja o połączeniach lotniczych w biurach obsługi ruchu turystycznego były powszechnie dostępne. Z praktyki wiem, że tak nie jest. Wniosek: cenimy sobie wysoko LOT, jako przewoźnika, ale chętnie widzieć będziemy to przedsiębiorstwo, jako stałego partnera w rozwiązywaniu tematu „turystyka” na co dzień. (A. G.)

**LECH
RUDNICKI**
— dyrektor naczelny
Przedsiębiorstwa
Spedycji
Międzynarodowej
C. Hartwig
w Gdyni



Spśród pięciu przedsiębiorstw C. Hartwig, działających na terenie kraju — trzy obsługują przewozy morskie, zaś Gdynia zajmuje w tym gronie przodujące miejsce. Decyduje o tym zarówno liczba zatrudnionych, wielkość ładunków, jak i kierunki, wynikające z geograficznego podziału zadań. Przy wykorzystaniu środków transportowych bierzemy również pod uwagę potencjał LOTU.

Od kwietnia do lipca br. wyekspediowaliśmy drogą lotniczą 20 przesyłek do Warszawy i na południe kraju. A to moim zdaniem nie powinno satysfakcjonować ani nas, ani tym bardziej LOTU. Dowodem funkcjonowania C. Hartwig w Warszawie, czy naszych spółek mieszanych: PSAT w Londynie i Amerpol w Nowym Jorku...

Rozwój konteneryzacji i współpracy ze szczególnie ważnymi kontrahentami w tzw. drugim obszarze płatniczym na obu kontynentach amerykańskich, Dalekim Wschodzie, w Australii i Nowej Zelandii oraz częściowo w Anglii — to także szansa na wzrost przewozu ładunków via Rebiechowo...

Są jednak dwa warunki, które spełnić powinien LOT; po pierwsze — zapewnić odpowiednio pojemne sił ładunkowe, po wtóre — bezpośrednie połączenia lotnicze z krajami socjalistycznymi. Czy przedsiębiorstwo potrafi sprostać naszym oczekiwaniom? Jeśli odpowiedź będzie na „tak” — z chęcią włączymy LOT w szerszy niż dotąd zakres do kręgu naszych kontrahentów. (A. G.)

**JERZY
GRUSZKA**
— zastępca dyrektora
PPDIUR „DALMOR”
w Gdyni



Zmieniająca się sytuacja w światowym rybołówstwie dalekomorskim, spowodowana rozszerzeniem stref ekonomicznych przez państwa przybrzeżne — zmusiła nasze przedsiębiorstwo do wprowadzenia dwuletnich cykli eksploatacji statków bez zawinięcia do portu macierzystego. Wynikiem konieczności transportowania drogą lotniczą załóg na jednostki, połowujące w północnych i południowych rejonach Atlantyku i Pacyfiku.

Od marca 1973 roku następuje systematyczny wzrost liczby rybaków, przewożonych za pośrednictwem LOTU i obecnie przewiduje się wymianę załóg drogą lotniczą z 63 naszych statków, co oznacza w praktyce ok. 4200 osób... Podpisana z PLL LOT umowa o organizacji lotniczych przewozów załóg rybackich samolotami rejsowymi i czarterowymi sprawiła, że Polskie Linie Lotnicze stały się głównym przewoźnikiem tych załóg do miejsc wskazanych przez armatora.

„Wąskie gardło” stanowi natomiast skromne zaplecze lotniska w Rebiechowie, przystosowane w zasadzie do przewozów krajowych. Szczególnie dotkliwie daje się odczuć brak przechowalni bagażu, który składowany jest wprost na płycie lotniska, bez względu na panujące warunki atmosferyczne. Często są więc przypadki jego uszkodzenia lub niszczenia. A to pociąga za sobą liczne reklamacje, kierowane do PLL LOT...

Budowa nowego terminalu miejskiego w centrum Gdańska na pewno poprawiła obsługę pasażerów, korzystających z usług krajowego przewoźnika a także możliwości rezerwowania miejsc w lotach zagranicznych; nie wpłynęła jednak na rozwiązanie naszych problemów, powstających przy odprawie odlatających i powracających do kraju rybaków. Nadrahać to więc muszą wzmożonym wysiłkiem, zarówno pracownicy PLL LOT, jak i obsługa celna czy paszportowa, które warunki pracy w Rebiechowie również przedstawiają wiele do życzenia. (A. G.)

Zdjęcia: J. Czerniak (4) i M. Zarnecki (4)

Z TAMTYCH LAT

wspomina **BOLESŁAW DOREMBOWICZ**

Mjr Bolesław Dorembovicz („Styka”, „Szczepan”) do wybuchu wojny był dowódcą eskadry w 3 Pułku Lotniczym w Poznaniu. We wrześniu 1939 roku, podczas walki z Niemcami, został zestrzelony, doznał ciężkich kontuzji i stracił nogę. Mimo inwalidztwa aktywnie uczestniczył w pracy konspiracyjnej. Brał udział m.in. w akcji V-1 i V-2. Po wojnie był pierwszym kierownikiem oddziału PLL LOT w Gdańsku.

Po Powstaniu Warszawskim — wspomina B. Dorembovicz znalazłem się w okolicy Radomska. Był październik 1944 roku. Odnalazłem i sprowadziłem rodzinę; wegetowaliśmy na wsi oczekując na wyzwolenie. W lutym 1945 roku wyruszyłem do Warszawy. Nasz dom był w gruzach. Do czego więc wracać? Już wtedy wiedziałem dobrze, że tylko do lotnictwa. Ale cóż... latanie było dla mnie zamknięte; służba w lotnictwie cywilnym była jednakże możliwa. Pojechałem do Warszawy, gdzie działały już PLL LOT. Dyrektor Wojciech Zieliński zaproponował mi organizację i kierownictwo LOTU w Gdańsku. Była połowa kwietnia 1945 roku.

Lotnisko było położone we Wrzeszczu. Stacjonowała tu radziecka jednostka lotnicza pod dowództwem płk. Ziemiłankina. Obecność radzieckiej jednostki była dla nas niezwykle ważna — zapewniała bezpieczeństwo (na Helu jeszcze bronili się Niemcy) i chroniła przed niepożądanym zasiedleniem mieszkań, które chciałem utrzymać dla przyszłych pracowników oddziału.

Na lotnisku nie było dróg startowych. Zabudowa dworca lotniczego, czyli dwa hangary, zlokalizowana na południowym krańcu lotniska przy ulicy Dzierżyńskiego. W pobliżu znajdowały się budynki mieszkalne (ciąg budynków o standardowych mieszkaniach). Radiostacja usytuowana była na nadmorskim krańcu lotniska.

Przystąpiliśmy do usuwania zniszczeń i odbudowy urządzeń niezbędnych do eksploatacji portu lotniczego. W tym pierwszym okresie obsada naszej placówki była nieliczna. Wraz z rodziną przyjechał pan Mnichowicz, radiotelegrafista. Z żoną i córeczką przybył z dalekich stron pan Cywiński, kierowca. A z rodziną pana Wysockiego, naszego bagażowego, przywędrowała łaciata krowa. Pasała się gdzieś potem na skraju lotniska i żywiła tę gromadkę dzieci. W miarę stabilizacji warunków w kraju — zasięg pracy oddziału wzrastał, wobec czego i grono pracowników rosło. Na pomieszczenia biurowe zajęliśmy trzykondygnacyjne mieszkanie w budynku przy ul. Kościuszki 31. Tu odbywało się przyjmowanie i odprawa pasażerów.

Oddział LOTU w Gdańsku był ważną placówką. Po wojnie komunikacja powietrzna z Gdańskiem została wznowiona w dniu 12.IV.1945 roku poprzez utworzenie linii okrężnej Warszawa — Olsztyn — Gdańsk — Bydgoszcz — Warszawa. W komunikacji zagranicznej Gdańsk był punktem lądowania na trasie Sztokholm — Warszawa. W wypadku złych warunków atmosferycznych przyjmował również samoloty z innych tras. Dla załóg urządziliśmy pokoje noclegowe.

Z Warszawy przylatywał jeden samolot dziennie, czasami dwa. Ten samolot odlatywał tego samego dnia do Warszawy. Pasażerów przywoziłyśmy przystosowaną ciężarówką z Sopotu sprzed oddziału Orbisu, który zajmował się też sprzedażą biletów lotniczych. Do tego



Lotnisko w Rumii w zimie

miejsca odwoziłyśmy pasażerów z lotniska. Ciekawostka: ta sama ciężarówka woziła pasażerów do końca mej pracy w Gdańsku, czyli do roku 1949.

O punktualności nie można było wtedy mówić... Trzeba pamiętać, że latałyśmy na wysłużonych w czasie wojny Dakotaach, które zabierały na swój pokład około 28-osmiu pasażerów. Również złe warunki atmosferyczne komplikowały latanie. Kierownik ruchu ręcznie układał tzw. literę T, zmieniając jej położenie w ciągu dnia w miarę zmian kierunku wiatru. Po kilku-miesięcznej eksploatacji linia okrężna na skutek trudności paliwowych została przerwana. Ponownie uruchomienie komunikacji z Gdańskiem nastąpiło w dniu 20 lutego 1946 roku przez otwarcie bezpośredniego połączenia lotniczego Warszawa — Gdańsk.

Któregoś roku, była ostra zima, z obfitymi opadami śniegu i huraganowymi wiatrami od morza, które całkowicie sparaliżowały pracę na lotnisku. Zajęliśmy wówczas nieco korzystniej położone lotnisko w Rumii Zagórzu, a pasażerów do samolotu dowoziłyśmy konnymi saniami. Śnieg był tak głęboki, że sanie musiały ciągnąć para koni. Widok był niezwykle: samoloty — szczyt techniki a przy nim zwykłe, chłopskie sanie.

W życiu lotniska były różne uroczyste chwile, jak np. ta, gdy serdecznie witaliśmy milionera powietrznego, pilota Klemensa Długaszewskiego, po jego powrocie z zagranicy i objęciu służby w LOCIE.

W 1946 roku przybył nam współużytkownik lotniska — Aeroklub Gdański. Rozpoczęto też budowę betonowych dróg startowych na lotnisku we Wrzeszczu, która trwała do roku 1948. Podczas tych prac latałyśmy znów z Rumii Zagórza.

Gdy na początku 1949 roku opuszczałem Gdańsk, było już widoczne, że placówka LOTU będzie rozwijać się pięknie. Wrócili bowiem polskie statki, wrócili nasi żołnierze, z różnych stron świata. W tym czasie porty polskie ożyły i całe Wybrzeże tętniło życiem, a więc i LOT w Gdańsku nie mógł opóźnić swojej służby. Wiadomo, że struktura i organizacja Oddziału musiała się w sposób istotny zmienić wraz ze wzrostem zadań placówki i zasięgiem jej działania i, że obecny LOT w Gdańsku nieczym nie przypomina tamtego z moich lat.

(I. T.)



HENRYK SINIARSKI —
kierownik wydziału przewo-
zów krajowych w PLL LOT

Gdańsk stanowi ważny punkt na lotniczej mapie Polski. Udział przewozów z/do Gdańska w ogólnych przewozach krajowych PLL LOT wynosił w ostatnich latach 13—18%. W roku 1979 na linii Gdańsk — Warszawa przewieziono 148 274 pasażerów, zaś z linii tzw. bocznych, omijających Warszawę, największą liczbę pasażerów przewieziono w roku 1979 na linii Gdańsk — Kraków. Gdańsk ma największą po Warszawie ilość połączeń z innymi miastami, w roku bieżącym było ich 7 — do Warszawy, Rzeszowa, Krakowa, Katowic, Wrocławia, Bydgoszczy i Zielonej Góry.

Wskaźnik wykorzystania miejsc pasażerskich na linii Warszawa — Gdańsk kształtował się w roku 1979 na poziomie 73,1%. Również wysokie wskaźniki wykorzystania miejsc pasażerskich uzyskano na liniach bocznych z Gdańska do Rzeszowa — 81%, Krakowa — 80% i Katowic — 74,2%. Dynamicznie rozwijają się przewozy zagraniczne z/do Gdańska; dla porównania w 1978 roku przewieziliśmy w ruchu zagranicznym 17 425 pasażerów, zaś w 1979 roku przewieziliśmy 21 743 pasażerów (wzrost 25%).

Gdańsk ma regularne połączenia z Budapesztem i Berlinem. Lądują tu również samoloty Aeroflotu obsługujące linię do Leningradu. Z Gdańska wykonujemy rocznie kilkadziesiąt lotów czarterowych, m. in. dalekodywansowe loty do Ameryki Południowej.

Lotnisko gdańskie spełnia funkcję lotniska zapasowego dla Warszawy (obok Krakowa, Poznania i Rzeszowa). W warunkach naszego kraju, którego obszar bywa często miejscem styku jakościowo różnych obszarów pogody, dysponowanie lotniskiem zapasowym dla ruchu międzynarodowego w rejonie północnym, zwłaszcza przy intensyfikacji ruchu lotniczego jest koniecznością.

Systematyczny wzrost udziału lotniska gdańskiego w przewozach ogólnokrajowych i międzynarodowych stworzył potrzebę przystosowania go do zwiększonych zadań stawianych przez komunikację lotniczą w tym rejonie kraju, wymagających przyjmowania coraz większej liczby i coraz nowocześniejszych samolotów. W roku 1974 zostało oddane do użytku nowe lotnisko w Rębiechowie; zrealizowano obiekty przewidziane I etapem budowy: drogę startową długości 2 800 metrów, oprzyrządowaną w ILS, drogi kołowania, płyty postojowe dla samolotów, świetlne pomoce nawigacyjne i radar precyzyjnego podejścia oraz techniczną zabudowę portu lotniczego, w tym część dworca towarowego tymczasowo adaptowanego na dworzec pasażerski.

Warunki obsługi pasażerów na lotnisku nie są obecnie najlepsze i koniecznością jest kolejna rozbudowa (II etap) dworca według opracowanej dokumentacji, w wyniku której przepustowość portu zwiększy się kilkakrotnie.

Pozytywne wykonanie zadań przewozowych i finansowych przez Oddział Gdańsk jest możliwe dzięki dużej ofiarności i zaangażowaniu całego kolektynu pracowników LOTU w Gdańsku, kierowanego przez Edwarda Kolendo. Oddział Gdańsk w Socjalistycznym Współzawodnictwie Pracy między oddziałami krajowymi zajął w roku 1979 pierwsze miejsce. Do szczególnie wyróżniających się pracowników oddziału należą: Helena Bohusz, Ryszard Lotterhoff, Adolf Kawecki, Tomasz Maciejewski, Bolesław Wróblewski i Walentyna Szuszkiewicz.

(x)

Zdjęcia: J. Czerniak



Gdańsk-Wrzeszcz, rok 1947. Pierwszy z prawej: B. Dorembovicz.



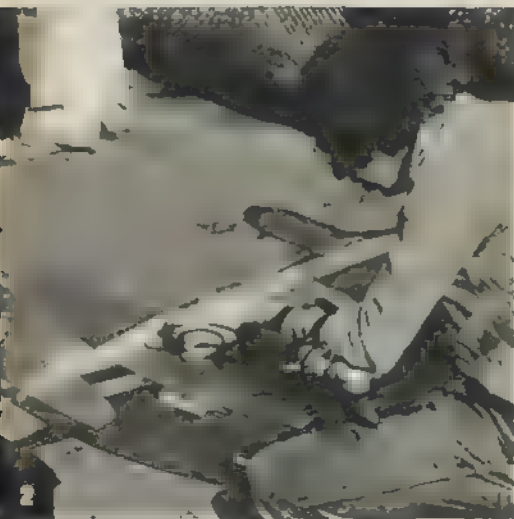
I. Błoński i B. Dorembovicz w biurze kierownictwa ruchu na lotnisku Gdańsk-Wrzeszcz.



Powitanie K. Długaszewskiego w Gdańsku.



WYSCIG



NA ZDJEŃCIACH:

1. Start do wyścigu na torze F2C.
2. Holender Metkemeyer (mechanik) obrońca tytułu mistrza świata z 1978 r.
3. Amerykanin W. Perkins z oryginalnym modelem bezogonowym.
4. Włoch P. Cipolla. W klasie F2C obowiązuje noszenie hełmów ochronnych. Na lewym ramieniu mechanika widoczny jest zbiornik paliwa i przewody. Podczas napełniania zbiornika, kiedy każda sekunda jest ważna urządzenie takie pozwala na szybką obsługę modelu.
5. Członek rzymskiego zespołu, Duńczyk J. Mau (z modelem) w rozmowie z Anglikiem C. Brownem.
6. Komisja techniczna. Sprawdzanie licencji przed oglądaniem modeli.

Zdjęcia: B. Kozłowski (2) i P. E. (4)

O ile modele szybkie przeznaczone są dla znawców, o tyle konkurencja wyścigu może być uznana za bardzo widowiskową, budzącą zainteresowanie również niespecjalistów. Wystarczy popatrzeć na trybuny wypełnione szczerze widzami, właśnie podczas rozgrywania wyścigu — klasy F2C. Na starcie w tej klasie stanęły 64 zespoły dwuosobowe. (W 1978 r. w W. Brytanii startowały 44 zespoły). Już podczas treningów obserwowano doskonałe przygotowanie sportowców jak i sprzętu. Modele tej klasy mają w przeciwieństwie do modeli F2A układy konwencjonalne, a nawet nieco zbliżone do redukcyjno-latających. Wszystkie z kabinami, podwozia stałe, startują i lądują jak prawdziwe samoloty.

W wyścigu mogą brać udział dwa lub trzy zespoły. Za zespół uważa się pilota i mechanika. Wyścig jest wielkim popisem sprawności obu zawodników. Jest on także bardzo absorbujący dla komisji międzynarodowej złożonej z 12 osób, pozostających pod kierownictwem Janusza Kumorowicza. Wymaga zastosowania elektronicznej aparatury, bez której nie byłoby możliwości bezbłędnej oceny okrążeń i uzyskania czasu przez latające po kręgu dwa lub trzy modele jednocześnie.

W przededniu konkurencji tłoczno jest w dymie namiocie komisji technicznej. Tutaj każdy model poddawany jest drobiazgowym badaniom. Model zostaje ważony (masa startowa nie może przekroczyć 700 g), a skrzydła i stateczniki zmierzone. Obliczenie powierzchni przeniesionych rzutów pionowych na papier ułatwia planimetr i kalkulator elektroniczny. Zmierzona zostaje również pojemność skokowa cylindra — maksimum 2,5 cm³ jak i pojemność zbiornika — maksimum 7 cm³. Komisja dysponuje licznymi przyrządami pomocniczymi, jak na przykład przyrządem do pomiaru szerokości kadłuba (też ważne, bo związane z przepisami), jego szerokości i średnicy kół podwozia. A kiedy każdy model zostanie zbadany i oskany otrzymuje nalepkę, certyfikaty, numer startowy, a zdenerwowany procedurą zawodnik (a nuż wykryją jakieś niedopatrzności!) wreszcie wychodzi z namiotu ustępując miejsca następnemu.

Faworytem tej klasy modeli jest mistrzowski zespół Holendrów, braci Metkemeyer. Groźni są Duńczyk, Anglik i zawodnicy z ZSRR, W. Szapowałow i W. Onufrienko. Polskę reprezentują trzy zespoły: A. Zmizłowski — R. Włodarczyk; A. Ziemiński — A. Bałkowski oraz M. Brożek — L. Jastrzębski.

Idziemy na start. Wszystko już przygotowane. Sędziowie na pomoście wleży obserwacyjnej. Widzowie na trybunach, a do środka kręgu wchodzi zawodnicy. Konkurencja rozgrywana jest w trzech etapach: ćwierćfinał, półfinał i finał. Do finału wchodzi trzy zespoły, które uzyskały najlepsze wyniki w półfinałach.

Wyścig odbywa się na dystansie 10 km, co odpowiada 100 (stu) okrążeniom. W finale pokonywana jest odległość 20 km, co odpowiada 200 (dwustu) okrążeniom. Ze względu na ograniczoną — standardową — pojemność zbiorników paliwa, regulaminową odległość modele pokonują z licznymi międzylądowaniami. Sztuka polega na jak najszybszym wyładunku, przechwyceniu modelu przez mechanika, błyskawicznym napełnieniu zbiornika paliwem, roz-

ruchu i startu. Proszę mi wierzyć, że cała procedura trwa w rzeczywistości krócej niż mój opis. Popatrz na sprawną pilotów i mechaników, zręczne manewry miniatury samolotów, bardzo realistyczny ich wyścig, wzbudzają ogromne zainteresowanie wszystkich obecnych na mistrzostwach.

W pierwszej rundzie mistrzowie świata z 1978 r. bracia Metkemeyer uzyskują czas 3 min 29,2 s, Rosjanie Szapowałow i Onufrienko 3 min 35,3 s, Włoch, bracia Cipolla — 3 min 48,2 s, Jugosłowianie, również bracia Pazinowie zostają zdyskwalifikowani, a Kanadyjczycy, bracia Faircy mają czas 4 min 41,3 s.

Co tam widać na tablicy wyników pierwszej rundy? Węgry J. Balogh — W. Dorant mają 3 min 34,5 s; Polacy A. Zmizłowski — R. Włodarczyk — 4 min 18,8 s; A. Ziemiński — A. Bałkowski — 4 min 29,4 s; M. Brożek — L. Jastrzębski — 4 min 24,5 s; zawodnicy z RFN J. Lenzen — F. Pieper — 4 min 55,0 s. Kubańczyk — J. Ramos — O. Gonzalez — 5 min 22,0 s, a Szwedzi U. Larsson — E. Andersson — 6 min 15,4 s. Na 64 zespoły, które przystąpiły do wyścigu, w pierwszej rundzie zdyskwalifikowano 13 zespołów. Dyskwalifikacja spowodowana była przede wszystkim niewykonaniem przepisowej liczby okrążeń, awariami silników lub modeli. W drugiej rundzie 18 dyskwalifikacji. Odpada zatem 28 osób. W pierwszym półfinale na starcie znajduje się 3 zespoły. A tylko trzy zostają zakwalifikowane. To jest prawdziwy wyścig! W drugim półfinale mamy 3 zespoły, spośród których dwa nie zdobywają punktacji, a dwa zostają zdyskwalifikowane. Do finału dochodzą trzy zespoły. Dwa zostają zdyskwalifikowane. Pozostaje jeden — ten zwycięski, z wynikiem 7 min 2,6 s. Wynik ten należy do Duńczyków: H. Geschwendtera — J. Mau. Tych samych, którzy dwa lata temu zajęli drugie miejsce za Holendrami. Porywająca była walka finałowa, kiedy jednocześnie latały 3 modele obsługiwane przez 3 pilotów i 3 mechaników.

Ostateczne wyniki w klasie F2C przedstawiają się następująco (podaje tylko 10 miejsc i wyniki Polaków): 2-3 J. E. Albitron — W. Perkins (USA) — 3.33,6/3.41,7/3.42,2; 6. Smith — C. Brown (W. Brytania) — 3.42,1/3.49,7/3.48,9; 4. Metkemeyer — Metkemeyer (Holandia) — 3.29,2/4.04,3/3.44,6; 5. J. Balogh — W. Dorant (Węgry) — 3.36,2/4.25,0/4. 6. Heaton — M. Ross (W. Brytania) — 3.48,5/3.45,2/3.52,4; 7. H. Visser — E. Buys (Holandia) — 3.46,6/4.18,3/3.45,5; 8. A. Cipolla — P. Cipolla (Włochy) — 3.48,2/3.58,6/4. 9. J. Fischer — H. Straniak (Austria) — 3.50,4/4. 10. A. Peracci — A. Rossi (Włochy) — 4.19,2/3.53,4/4.

28. A. Zmizłowski — R. Włodarczyk (Polska) — 4.16,8/5.31,7/6. 29. A. Ziemiński — B. Bałkowski (Polska) — 4.30,4/4.22,4/4. 31. M. Brożek — L. Jastrzębski (Polska) — 4.34,2/4.

Zespoły: 1. W. Brytania — 11.10,1; 2. Dania — 11.41,8; 3. Węgry — 11.46,8; 4. Austria — 11.46,7; 5. USA — 12.01,2; 13. Polska — 13.11,4.

Wyniki zespołowe są sumą najlepszych (czyli najkrótszych) czasów lotów modeli zawodników z poszczególnych państw. Pokonał nas jedynie zespół Kuby i Szwecji.

(cda.)
PAWEŁ ELSZEIN





Śmigłowiec Mi-2 produkcji WSK PZL-Świdnik ma części wirników nośnych wykonane z konstrukcji ulowych.

KONSTRUKCJE ULOWE

W poszukiwaniu coraz doskonalszych materiałów do budowy samolotów i śmigłowców sięgnięto po wzorce z przyrody. Takim rozwiązaniem są konstrukcje ulowe, które znalazły zastosowanie w wielu nowoczesnych statkach powietrznych. Konstrukcje te składają się z trzech warstw: dwóch cienkich powłok zewnętrznych oraz trzeciej warstwy wewnętrznej, bardzo lekkiej zwanej wypełniaczem. Wypełniacz służy do podtrzymywania przyklejonych do części wewnętrznych warstw zewnętrznych, chroniąc je przed lokalną utratą sztywności. Ogólna sztywność całej konstrukcji jest wielokrotnie większa od sztywności warstw składowych, dzięki czemu można stosować te rozwiązania bez podłużnic, przy znacznie zwiększonej odległości między żebrami.

Sam wypełniacz ulowy ma konstrukcję podobną do plastra miodu. Składa się z komórek najczęściej sześciokątnych o szerokości od 3 do 12 milimetrów, zbudowanych z cienkiej sklejanej folii aluminiowej (czasem stalowej) o grubości od 0,025 do 0,1 mm. Tak wykonany wypełniacz jest bardzo lekki — jego gęstość właściwa wynosi zaledwie 0,05–0,1 g/cm³ i jest kilkadziesiąt, a nawet ponad sto razy mniejsza od gęstości materiału jednorodnego. A przy tym bardzo wytrzymały!

Niedawno miałem możliwość osobiście przekonać się o zaletach wypełniaczy ulowych. Płyta zbudowana z cienkiej folii aluminiowej o wymiarach kilkunastu, może kilkadziesiąt centymetrów i ważąca chyba kilkanaście dekagramów z powodzeniem utrzymywała mój ciężar, gdy wszedłem na nią nogami.

Konstrukcje ulowe z reguły nie mają kształtu prostokątnego, ale bardzo skomplikowanego, gdyż są stosowane np. na części łopat wirników nośnych śmigłowców, czy łotek, kłap, hamulców aerodynamicznych, kłapek odciażających i wyważających samolotów. W związku z tym zachodzi pytanie, jak są obrabiane płyty ulowe w celu nadania potrzebnego kształtu?

W celu ułatwienia mechanicznego kształtowania płyt wypełniacza ulowego, jego komórki są zalewane łatwo topliwą masą, po czym takie płyty można obrabiać na pilach taśmowych, frezarkach, szlifierkach itd. Po zakończeniu obróbki mechanicznej masę tę wytapia się i wypełniacz zostaje sklejany z okładzinami zewnętrznymi w specjalnych autoklawach pod odpowiednim ciśnieniem w podwyższonej temperaturze. Dzięki swoim zaletom, a mianowicie łatwej obróbce oraz dużej sztywności, są one stosowane do wypełniania konstrukcji o dużych wymiarach i skomplikowanych kształtach.

Jednak nie ma róży bez kolców. Konstrukcje te mają również swoje wady. Jedną z nich jest względnie mała odporność na działanie podwyższonej temperatury, co obecnie ogranicza stosowanie ich w samolotach bardzo szyb-

kich. Jednak ciągle ulepszanie klejów oraz metod technologicznych klejenia pozwala sądzić, że zagadnienie to zostanie rozwiązane pomyślnie. Już dzisiaj niektóre kleje zapewniają dość dobrą wytrzymałość w temperaturze około 300°C. W samolotach o bardzo dużych prędkościach stosowane są wypełniacze ulowe wykonane z blachy stalowej łączonej przez lutowanie lub punktowe spawanie.

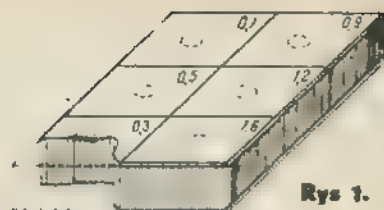
Do wad konstrukcji ulowych należała również utrudniona kontrola jakości sklejenia lub lutowania oraz kłopotliwe wprowadzanie obciążeń skupionych.

Defekty konstrukcji ulowych takie, jak odwarstwienie pokrycia od wypełniacza, czy od elementów szkieletu do tej pory były niemożliwe do wykrycia gołym okiem i do niedawna lokalizacja odklejenia i orientacyjna ocena jego rozmiarów była przeprowadzana za pomocą lekkiego ostukiwania specjalnym młoteczkiem drewnianym lub tekstolitowym. Przy tej metodzie kontrola całkowicie zależała od kwalifikacji człowieka, który określał uszkodzenia na słuch.

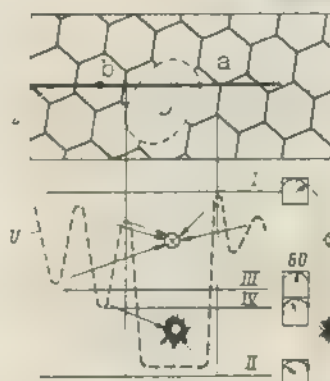
Dokładniejsze i bardziej obiektywne informacje o stanie technicznym konstrukcji ulowych mogą być uzyskane przy sprawdzaniu tych konstrukcji metodą nie niszczącą opartą na różnicy impedancji uszkodzonego i dobrego odcinka kontrolowanego wyrobu.

Impedancją mechaniczną nazywamy stosunek przyłożonej siły wzbudzającej F do spowodowanych przez nią drgań o prędkości V cząstek środowiska w punkcie przyłożenia tej siły. Impedancja mechaniczna konstrukcji ulowej w strefie przyłożenia do niej czujnika defektoskopu określa stan wszystkich elementów — pokrycia, wypełniacza ulowego i warstwy kleju. Gdy wszystkie te elementy konstrukcji są połączone ze sobą, to drga jako jedna całość, a impedancja mechaniczna i związana z nią siła reakcji F_p wyrobu na czujnik są maksymalne. Przy przyłożeniu czujnika do odcinka wadliwego, amplituda siły reakcji (w porównaniu z dobrym odcinkiem) znacznie się zmniejsza (F_{ps} jest większa od F_{p1}). Jest to spowodowane tym, że sztywność pokrycia nie przyklejonego jest znacznie mniejsza od sztywności całej konstrukcji.

Istnienie defektu jest sygnalizowane przez wychylenie się wskazówki specjalnego przyrządu i zapalenie lampki sygnalizacyjnej wbudowanej do czujnika. Przyrząd taki ujawnia jedynie uszkodzenia tej strony warstwy kleju płyty ulowej, w której znajduje się czujnik. Dlatego w celu całkowitego skontrolowania wyrobu trzeba zbadać go z obu stron pokrycia konstrukcji.



Rys 1.



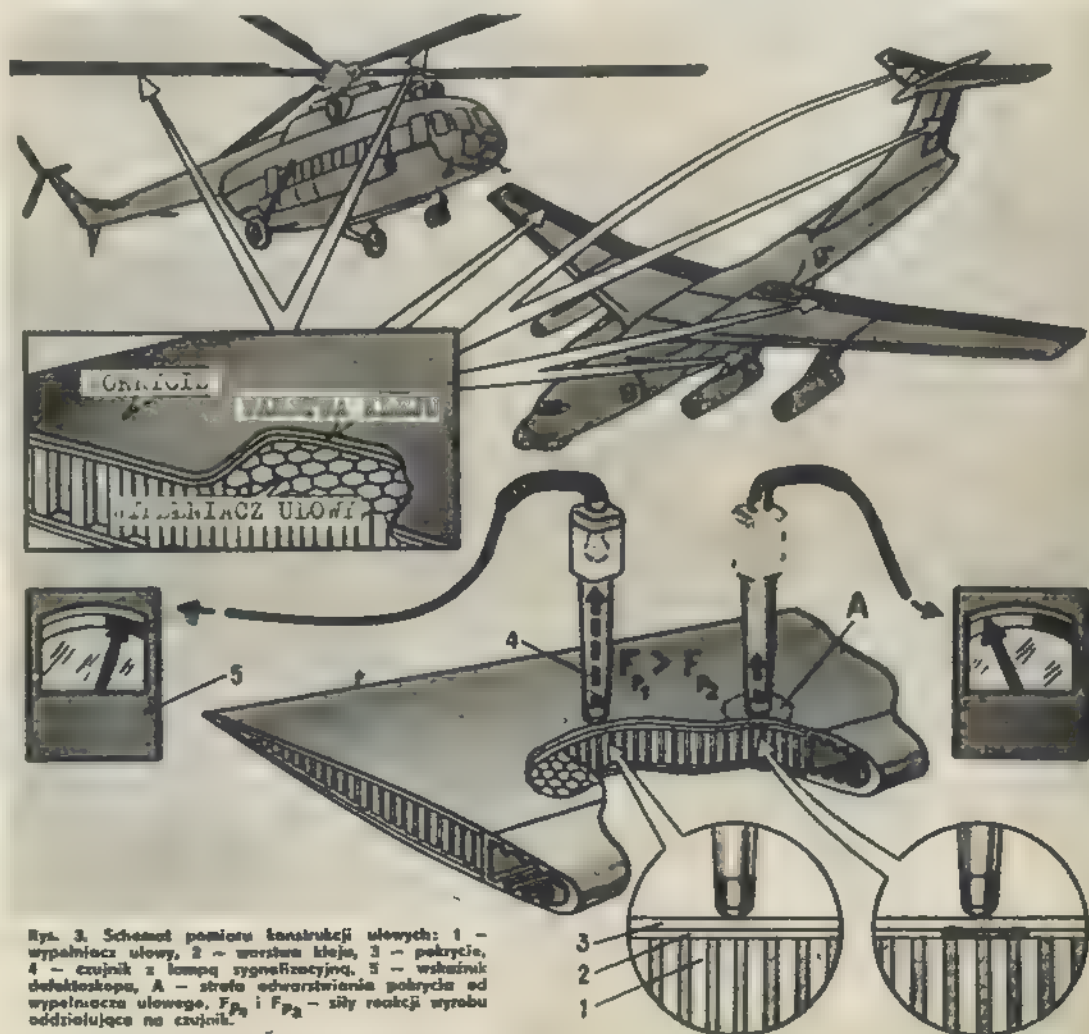
Rys 2.

Rys. 1. Wzorec kontrolny do sprawdzania czułości defektoskopu (liczbami na powierzchni oznaczono grubość pokrycia w mm).

Rys. 2. Zależność poziomu sygnału U podczas przesuwania czujnika po linii I na powierzchni wyrobu: I — maksymalny poziom sygnału nad wierzchołkiem komórki ulowej w punkcie a, II — minimalny poziom sygnału w strefie defektu D, III — poziom sygnału odpowiadający minimalnej grubości pokrycia, IV — poziom sygnału w punkcie b nad brzołkiem komórki ulowej.

Badanie jakości klejenia konstrukcji ulowych odbywa się przez porównanie impedancji danego wyrobu z wzorcem. Wzorec kontrolny jest elementem konstrukcji z wypełniaczem ulowym mającym te same podstawowe parametry (grubość i materiał pokrycia, rozmiar komórki ulowej, gatunek kleju), co sprawdzany wyrób. Na rys. 1 pokazano wzorec kontrolny ze sztucznie wykonanym uszkodzeniem w postaci podcięć wypełniacza ulowego, mający z jednej strony pokrycie bazowe, a z drugiej — zestaw pokryć o grubości od 0,3 do 1,6 mm. Kontrolę czułości defektoskopu można dokonać na tym odcinku wzorca kontrolnego, który ma odpowiednią grubość pokrycia.

Podczas kontroli konstrukcji ulowych czujnik jest przesuwany płynnie (z prędkością nie większą niż 15–17 cm/s) po powierzchni wyrobu. W ten sposób można określić rozmiary (powierzchnię) odwarstwień i podejmować decyzję o możliwości dalszej eksploatacji lub skierowania do naprawy danego wyrobu. (bjw)



Rys. 3. Schemat pomiaru konstrukcji ulowych: 1 — wypełniacz ulowy, 2 — warstwa kleju, 3 — pokrycie, 4 — czujnik z lampką sygnalizacyjną, 5 — wskaźnik defektoskopu, A — strefa odwarstwień pokrycia od wypełniacza ulowego, F_{p1} i F_{p2} — siły reakcji wyrobu oddzielające na czujnik.

MAŁOWANIE SAMOLOTÓW W POLSKIM LOTNICTWIE WOJSKOWYM

155

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

W roku ubiegłym prezentowaliśmy malowanie i oznakowanie podstawowych typów samolotów uczestniczących w Wojnie Obronnej Polski 1939 r. Obok przedstawionych malowań samolotów PZL P 11c, PZL 23B KARAS, PZL 37 ŁOŚ, Lublin R XIII D i RWD 14 w działaniach wojennych uczestniczyły także samoloty myśliwskie PZL P 7A, PZL P 11A i PZL 43. Kolorystyka ich nie różniła się od malowania i oznakowania opisanych typów w roku ubiegłym. Powierzchnie górne i boczne a także dolne

kadłubów (P 7, P 11) pokryte były farbą w kolorze oliwkowozielonym określonym w instrukcji jako KHAKE. Powierzchnie dolne płatów i usterzenia poziome, a także fragmenty kadłubów (PZL 43) malowano na kolor jasnoniebieski. Znaki rozpoznawcze — po obu stronach steru kierunku, dolnej i górnej powierzchni płatów, przy czym na powierzchni górnej znaki były tego samego formatu co na sterze kierunku i umieszczone niesymetrycznie względem osi samolotu i osi płata.

Uzupełnieniem malowania i oznakowania były godła eskadr, numer taktyczny (w kolorze białym) oraz numer identyfikacyjny (biały lub czarny) malowany na dolnej powierzchni płata.

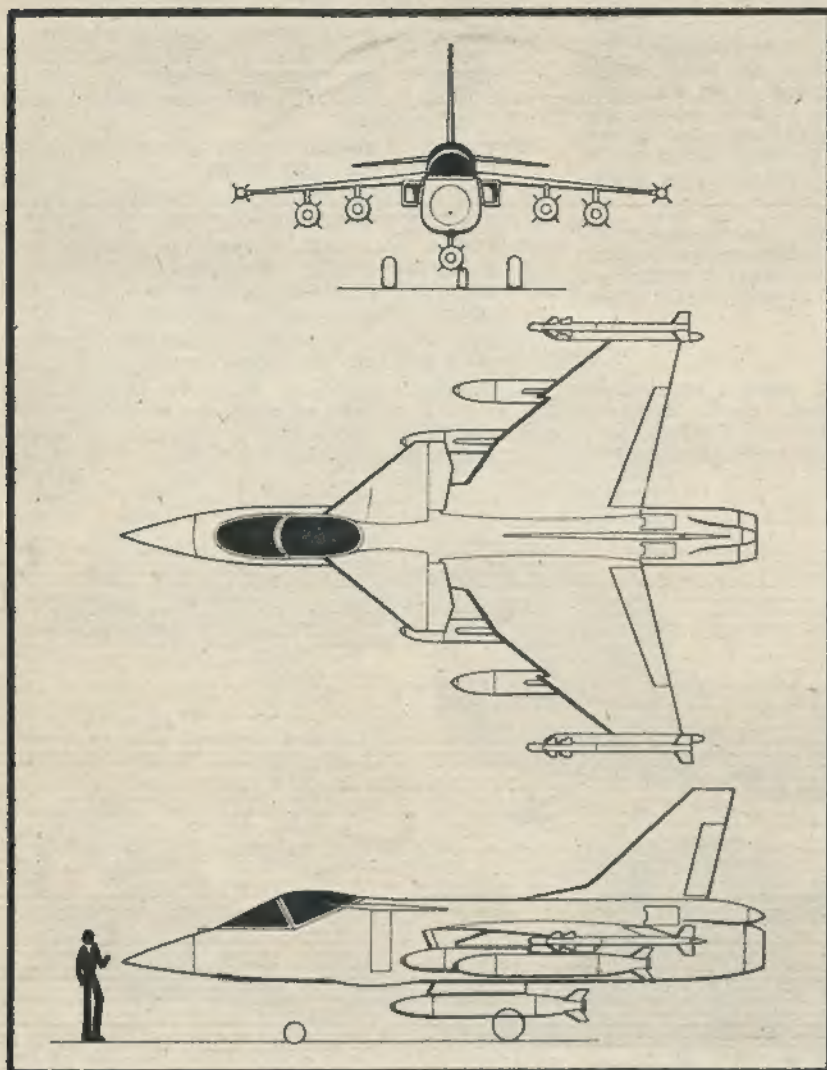
PLANSZA

1. PZL 43 użyty przez 41 eskadrę rozpoznawczą wchodzącą w skład Armii MODLIN. Samoloty PZL 43, eskadra uzyskała jako uzupełnienie już po rozpoczęciu działań wo-

jennych. Nie zdążyło na nich wymalować godła eskadry ani numeru taktycznego.

2. PZL P 7A ze 123 eskadry myśliwskiej wchodzącej w skład Brygady Pościgowej. Przedstawiony na rysunku samolot należał do dowódcy eskadry kpt. pil. Mieczysława Olszewskiego.
3. PZL P 7A ze 151 eskadry myśliwskiej wchodzącej w skład SG NAREW.
4. PZL P 11A ze 113 eskadry myśliwskiej wchodzącej w skład Brygady Pościgowej.
5. PZL P 7A z CWL w Dęblinie, gdzie po rozpoczęciu działań wojennych instruktorzy utworzyli jednostkę bojową określaną jako „Grupa Dęblińska”.
6. PZL P 11c dowódcy 112 eskadry myśliwskiej kpt. pil. Tadeusza Opulskiego.
7. Fragment kadłuba samolotu PZL P 11a z CWL w Dęblinie z godłem szkoły i godłem osobistym pilota (mjr pil. Kępiński) namalowanym na owiewce.





PROJEKT MYŚLIWCA WIELOZADANIOWEGO PIRANHA

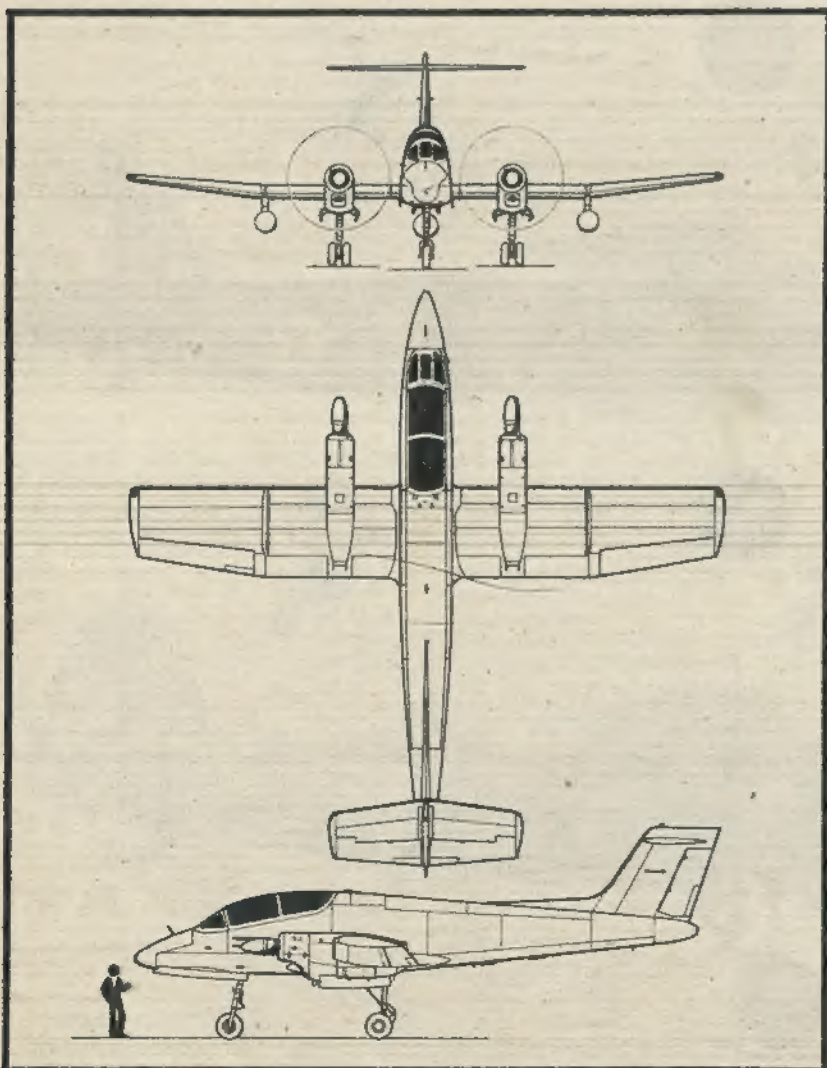
Grupa szwajcarskich konstruktorów (Arbeitsgruppe für Luft und Raumfahrt — ALR) podjęła w 1977 r. opracowanie lekkiego samolotu myśliwskiego nowej generacji. Samolot opracowywany jest przy założeniu niskiego kosztu jednostkowego. Myśliwiec Piranha ma być przeznaczony do następujących podstawowych zadań: zwalczania samolotów przeciwnika na małych i średnich wysokościach, atakowania celów naziemnych na małych wysokościach (obydwa zadania w warunkach VFR), rozpoznania i walki elektronicznej, a także treningu w wykonywaniu zadań bojowych. Samolot ma mieć krótki start i lądowanie na lotniskach o długości ok. 1 000 m. Na razie brak wiadomości czy samolot będzie realizowany. Zaprojektowano go w czterech wersjach (2C, 2D, 4 i 5) różniących się zespołami napędowymi. Podstawową wersją ma być Piranha 4 napędzana dwoma silnikami Larzac 05 z dopalaczami.

Piranha jest grzbietopłatem zaprojektowanym w układzie kaczki. Płat przedni wyposażony jest w ster wysokości. Bezpośrednio za przednim płatem, nieco niżej, usytuowany jest skośny płat główny o małym wydłużeniu, wyposażony w klapo-lotki. Skłos krawędzi natarcia przy kadłubie mniejszy niż części zewnętrznej. Od połowy rozpiętości wysunięta do przodu krawędź natarcia. Grubość profilu: 5,5% u nasady, 4% na końcu. Przeniesienia napędu powierzchni sterowych — elektryczne (fly-by-wire).

Kadłub półkorupowy. Na grzbiecie w tylnej części hamulec aerodynamiczny. Kabina wyposażona w fotel Martin-Baker Mk 10L. Podwozie (Messier-Hispano-Bugatti) jest trójpodporowe wciągane w kadłub. Przednie usytuowane nieco z boku ze względu na osiowo zabudowane działko. Amortyzatory olejowo-powietrzne, hamulce z urządzeniem antypoślizgowym. W osłonie poniżej usterzenia pionowego umieszczony jest pojemnik na spadochron hamujący.

Przewidywanym zespołem napędowym są dwa dwuprzepływowe silniki Turbomeca-Snecma Larzac 05 z dopalaczami po 15,5 kN ciągu każdy. Wersja 2C i 2D miałyby silnik Adour (jeden silnik), wersja 5 — TFE 1042-7 (dwa silniki). Uzbrojenie ma składać się z działka kalibru 27 mm lub 30 mm (u dołu kadłuba) oraz z środków bojowych na 5 węzłach podwieszania pod skrzydłami i kadłubem i dwóch na końcach skrzydeł (pociski powietrze-powietrze). Wyposażenie ma składać się m.in. z systemu nawigacyjnego z platformą bezwładnościową, dalmierzem laserowego, lekkiego celownika radiolokacyjnego (Agave) i wskaźnika przeziernego (Head-up).

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 6,49 m, długość — 10,50 m, wysokość — 4,12 m, pow. płatów (łącznie) — 15,0 m². Masy: masa startowa do przechwytywania — 6 200 kg, max. masa podwieszeń — 2 000 kg. Osiągi: max. prędkość — odp. Ma = 1,9, pułap praktyczny — 16 000 m, rozbieg — 500 m, dobieg — 600 m.



TURBOŚMIGŁOWY SAMOŁOT IA 58B PUCARA BRAVO

W 1977 r. przystąpiono w wytwórni AMC (Argentyna) do opracowywania nowej wersji samolotu Pucara. W rok później rozpoczęto budowę prototypu, który był demonstrator na lotniczym salonie paryskim w 1979 r. Lotniczo brazylijskie zamówiło 40 samolotów w tej wersji. Poprzednio zbudowano 49 samolotów z 60 zamówionych w wersji IA 58A. Samolot różni się od poprzedniej wersji głównie uzbrojeniem i wyposażeniem.

Samolot jest dolnopłatem z silnikami zabudowanymi w gondolach skrzydłowych. Zastosowano profile: przykadłubowy NACA 64A215 i NACA 64A212 na końcu skrzydła. Konstrukcja skrzydeł metalowa, półkorupowa fail safe. Lotki typu Friesse, klapy szczelinowe. Kadłub jest półkorupowy również fail safe. Załoga samolotu dwuosobowa usytuowana podobnie. Sterowanie dwójone, drugie miejsce o 25 cm wyżej od pierwszego. Wspólna osłona podnoszona do góry. Wiastrochron ze szkła pancerne-go. Fotele wyrzucane Martin-Baker Mk APO6A (0 km/h, 0 m). Usterzenie w kształcie litery T. Na sterach klapy wyważające.

Podwozie trójpodporowe całkowicie wciągane w locie: przednie do kadłuba, główne do gondol silnikowych. Podwozie główne o kołach dwójonych. Hamulce tar-czowe. Zespołem napędowym są dwa turbośmigłowe silniki Turbomeca Astozon XVIG każdy o mocy 761 kW napędzające przestawialne trójpłatowe śmigła Hamilton Standard. Zapas paliwa w zbiornikach skrzydłowych (po 338 dm³) i dwóch kadłubowych (728 dm³) wynosi łącznie 1 200 dm³. Instalacja hydrauliczna (klapy, podwozie, hamulce) — 20,7 MPa, elektryczna — 28 V.

Na wyposażenie radiowo-nawigacyjne składają się radiostacja HF(AM)SSB, radiostacja VHF/AM, VOR/ILS, automatyczny radiokompas, radiodalmierz i urządzenie identyfikujące.

Uzbrojenie samolotu stanowią dwa działka 30 mm DEFA ze 140 sztukami amunicji, 4 karabiny maszynowe kalibru 7,62 mm z 980 sztukami amunicji na każdy karabin oraz środki bojowe na 3 węzłach, na których można pocisnąć 12 bomb 125 kg, lub zasobnik z działkiem kalibru 30 mm i 4 zasobniki z pociskami rakietowymi lub 6 zasobników z pociskami rakietowymi i in.

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 14,50 m, długość — 14,25 m, wysokość — 5,36 m, pow. płata — 30,3 m². Masy: max. masa startowa — 8 800 kg, max. masa uzbrojenia — 1 600 kg, masa paliwa — 1 005 kg. Osiągi przy max. masie startowej: max. prędkość na wys. 1 000 m — 467 km/h, max. prędkość przelotowa na wys. 1000 m — 440 km/h, min. prędkość w konfiguracji do lądowania — 180 km/h, max. prędkość wznoszenia — 11 m/s, pułap praktyczny — 7 400 m, długość startu do wys. 15 m — 1 040 m, długość lądowania z wys. 15 m — 606 m, max. zasięg z wewnętrznym i zewnętrznym zapasem paliwa (1 250 kg paliwa w zbiornikach podwieszonych) — 3 000 km.

SAVOIA-MARCHETTI SM-92

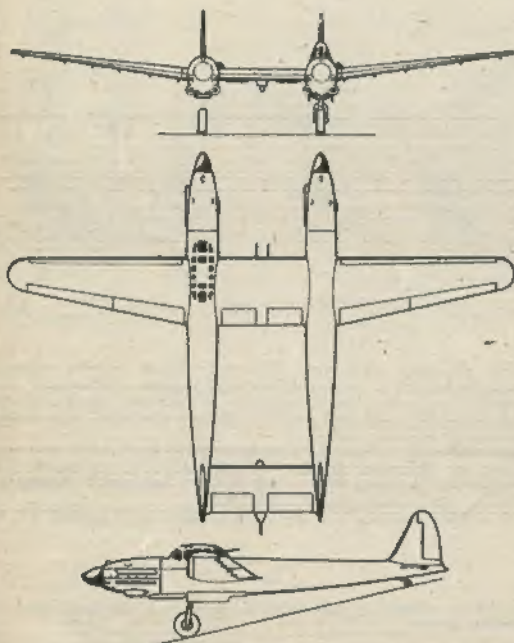
Niewiele dotąd zaprojektowano samolotów 2-kadłubowych. Jednym z nich był włoski samolot wojсковy dalekiego zasięgu Savoia-Marchetti SM-92. Opracowany równocześnie z 2-kadłubowym SM-91 do udziału w konkursie rozpisany w 1941 r. na 2-miejscowy samolot wielozadaniowy dalekiego zasięgu (będący odpowiednikiem Mosquito i Lightninga) miał też za konkurenta samolot Caproni Ca-380 Corsaro, którego budowa została przerwana z chwilą wypowiedzenia przez Włochy wojny Niemcom (13.X.1943 r.). Jedyny prototyp SM-92 również był wtedy w budowie, którą jednak kontynuowano aż do oblotu 12.XI.1943 r.

Zaloga znajdowała się w kabinie w jednym tylko kadłubie. Konstrukcja samolotu metalowa. Dwa 12-cylindrowe silniki tłokowe DB-605 A-1 chłodzone cieczą o mocy 1086 kW (1475 KM) każdy.

Uzbrojenie: 3 działka 20 mm, 4 k. masz. 12,7 mm i 1 ruchomy k. masz. 12,7 mm obserwatora.

Dane techniczne: Rozpiętość - 18,5 m, długość - 13,7 m, wysokość - 4,15 m. Masa własna - 6236 kg, masa całkowita - 8736 kg. Prędkość max. (7600 m) - 615 km/h, prędkość przelotowa (7000 m) - 530 km/h, czas wznoszenia na 6000 m - 7 min 10 s, pułap roboczy - 12 007 m.

Wspomniany prototyp samolotu 2-silnikowego SM-91 miał gondole załogi umieszczone na fródpłacie pomiędzy kadłubami. (W)



NR 559

Złote Odznaki Szybowcowe

24(1155) Jolanta Gólec	— 3350 m, 306 km (27.5.1979)
25(1136) Barbara Filipiak	— 3900 m, 312,5 km (30.7.1978)
26(1157) Krzysztof Wyskiel	— 4000 m, 315 km (1.6.1979)
27(1158) Krystyna Kulik	— 3250 m, 312 km (10.6.1979)
28(1159) Jerzy Wach	— 4050 m, 302 km (16.10.1979)
29(1160) Piotr Artymowicz	— 3250 m, 308 km (16.10.1979)
30(1161) Włodzisław Niedziałkowski	— 3200 m, 324 km (26.10.1979)
31(1162) Krzysztof Piotrowski	— 3850 m, 324 km (26.10.1979)
32(1163) Roman Rachwałski	— 3750 m, 324 km (26.10.1979)
33(1164) Piotr Olaszewski	— 3450 m, 356 km (26.10.78)
34(1165) Andrzej Klimkowski	— 3380 m, 312 km (26.10.1979)
35(1166) Stefan Gembański	— 4400 m, 350 km (14.11.1979)
36(1167) Krzysztof Gutach	— 3300 m, 356 km (14.11.1979)

Srebrne Odznaki Szybowcowe

99(5370) Marek Kubiak	— 5 h 42 min, 1150 m, 59 km (14.7.79)
100(5371) Tomasz Sołomucha	— 6 h 50 min, 1700 m, 59 km (14.7.79)
101(5372) Dariusz Oleński	— 5 h 48 min, 1100 m, 56 km (15.7.79)
102(5373) Romuald Dering	— 5 h 29 min, 1150 m, 83 km (15.7.79)
103(5374) Piotr Pasznicki	— 5 h 40 min, 1450 m, 83 km (15.7.79)
104(5375) Mirosław Engelberg	— 5 h 20 min, 1400 m, 83 km (15.7.79)
105(5376) Jan Lenartowicz	— 5 h 36 min, 1100 m, 55 km (15.7.79)
106(5377) Wojciech Biskupski	— 5 h 51 min, 1250 m, 59 km (15.7.79)
107(5378) Leszek Szczepański	— 5 h 24 min, 1300 m, 83 km (29.7.79)
108(5379) Krzysztof Kwapias	— 6 h 21 min, 1250 m, 71 km (29.7.79)
109(5380) Jerzy Rogiński	— 5 h 29 min, 1610 m, 52 km (29.7.79)
110(5381) Janusz Macierzynski	— 5 h 30 min, 1770 m, 52 km (29.7.79)
111(5382) Anna Wojak	— 5 h 13 min, 1350 m, 50 km (7.8.79)
112(5383) Jerzy Strzyż	— 8 h 35 min, 1030 m, 57 km (11.8.79)
113(5384) Andrzej Spychalski	— 5 h 04 min, 1419 m, 59 km (12.8.79)
114(5385) Zbigniew Fedziak	— 5 h 56 min, 1749 m, 39 km (12.8.79)
115(5386) Ryszard Żygadło	— 6 h 18 min, 1420 m, 59 km (12.8.79)
116(5387) Rajmund Rogalski	— 5 h 05 min, 1254 m, 62 km (16.9.79)
117(5388) Jan Siudak	— 5 h 31 min, 2300 m, 70 km (28.9.79)
118(5389) Krzysztof Wolf	— 5 h 29 min, 1100 m, 78 km (28.9.79)
119(5390) Bogdan Ekiel	— 6 h 37 min, 1225 m, 78 km (28.9.79)
120(5391) Piotr Teter	— 5 h 16 min, 1030 m, 80 km (30.9.79)
121(5392) Jerzy Kowalski	— 5 h 22 min, 2300 m, 59 km (30.9.79)
122(5393) Marian Grabowski	— 5 h 45 min, 1050 m, 59 km (30.9.79)
123(5394) Grzegorz Gójski	— 5 h 36 min, 1200 m, 78 km (30.9.79)
124(5395) Bohana Liszka	— 5 h 28 min, 1250 m, 52 km (2.10.79)

NR 560

Srebrne Odznaki Szybowcowe

125(5396) Jacek Stachowski	— 6 h 13 min, 1850 m, 52 km (2.10.1979)
126(5397) Marek Gukowski	— 5 h 40 min, 1400 m, 92 km (2.10.1979)
127(5398) Andrzej Lipiński	— 5 h 03 min, 1150 m, 52 km (2.10.1979)
128(5399) Bogumił Konopka	— 5 h 30 min, 1400 m, 60 km (3.10.1979)
129(5400) Sławomir Lisak	— 5 h 52 min, 1400 m, 120 km (29.7.1979)

190(5401) Maciej Jędrzejko

	— 5 h 08 min, 1300 m, 59 km (7.8.1979)
131(5402) Piotr Romanowski	— 5 h 33 min, 1350 m, 62 km (7.8.1979)
132(5403) Ireneusz Kasperk	— 7 h 33 min, 1190 m, 70 km (7.8.1979)
133(5404) Andrzej Wolf	— 5 h 12 min, 1200 m, 51 km (12.8.1979)
134(5405) Marek Huca	— 5 h 10 min, 1500 m, 59 km (7.8.1979)
135(5406) Andrzej Fikus	— 5 h 34 min, 1250 m, 60 km (18.8.1979)
136(5407) Jacek Kujański	— 5 h 32 min, 1365 m, 60 km (18.8.1979)
137(5408) Krzysztof Książek	— 5 h 03 min, 1765 m, 60 km (18.8.1979)
138(5409) Stanisław Pansiniuk	— 5 h 26 min, 1250 m, 77 km (14.8.1979)
139(5410) Bogusław Marciniak	— 5 h 23 min, 1600 m, 103 km (18.8.1979)
140(5411) Janusz Dorocha	— 5 h 30 min, 1350 m, 66 km (9.6.1979)
141(5412) Krzysztof Koniecki	— 5 h 09 min, 1875 m, 95 km (10.6.1979)
142(5413) Zbigniew Śwarczyk	— 6 h 11 min, 1630 m, 51 km (14.8.1979)
143(5414) Marek Andrzejewski	— 5 h 22 min, 1970 m, 75 km (15.7.1979)

Złote Odznaki Szybowcowe

37(1168) Ryszard Gondek	— 3250 m, 334 km (7.3.1979)
38(1169) Tadeusz Mitka	— 5100 m, 302 km (15.11.1979)
39(1170) Dariusz Bartczak	— 3250 m, 304 km (22.12.1979)
40(1171) Jolanta Baberowska	— 3350 m, 309 km (22.12.1979)
41(1172) Elżbieta Szymczak	— 5350 m, 308 km (23.12.1979)

Diamenty za przewyższenie 5000 m

22(751) Andrzej Jędrzejczak	— 5650 m, (15.10.1979)
23(752) Franciszek Kolasa	— 5800 m, (15.10.1979)
24(753) Janusz Winiarski	— 5650 m, (14.11.1979)
25(754) Dariusz Rachwał	— 5550 m, (15.11.1979)
26(755) Tadeusz Mitka	— 5100 m, (15.11.1979)
27(756) Piotr Kozak	— 5150 m, (23.12.1979)
28(757) Jacek Jankowski	— 5800 m, (23.12.1979)
29(758) Stefan Gembański	— 5940 m, (23.12.1979)
30(759) Dariusz Bartczak	— 5550 m, (23.12.1979)
31(760) Jolanta Baberowska	— 5880 m, (23.12.1979)
32(761) Krzysztof Piotrowski	— 5900 m, (23.12.1979)
33(762) Elżbieta Szymczak	— 5350 m, (23.12.1979)
34(763) Andrzej Jaworski	— 6340 m, (23.12.1979)

Diamenty za przelot po trasie zamkniętej 300 km

36(1442) Wacław Wiczcerek	— 322,8 km (6.8.1979)
37(1443) Stanisław Abramowicz	— 322,8 km (6.8.1979)
38(1444) Krzysztof Wyskiel	— 315 km (13.5.1979)
39(1445) Jacek Buchoch	— 346 km (20.6.1979)
40(1446) Andrzej Roimowski	— 300 km (20.6.1979)
41(1447) Marek Bogusz	— 346 km (20.6.1979)
42(1448) Sławomir Garbaszewski	— 315 km (29.7.1979)
43(1449) Marek Lewandowski	— 308 km (29.7.1979)
44(1450) Janusz Duszyński	— 320 km (6.8.1979)
45(1451) Robert Dekmal	— 320 km (6.8.1979)
46(1452) Krzysztof Ruciński	— 300,3 km (7.8.1979)
47(1453) Ireneusz Czopek	— 300,3 km (7.8.1979)

plk. pil. mgr. STANISŁAW WDOWCZYK
Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL

Rok założenia 1938

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona
Dyplomem Honorowym FAI (1944)

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch” oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
— do dnia 23 listopada na I kwartał I i półroczną roku następnego i cały rok następny,
— do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
— do 10 czerwca na III kwartał I i półroczną roku bieżącego,
— do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.
Cena prenumeraty: kwartalnie 65 zł
półrocznie 130 zł
rocznie 260 zł.
Jednostki gospodarki społecznej, instytucje, organi-

„SKRZYDLATA POLSKA” — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, 2-ca red. nac. — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Jerzy Zarebski, 3-ca red. — Czesław Głogowski, kierownicy działów — Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski; redaktor graficzny — Jolanta Galka, redaktor techniczny — Irena Borkowska, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska. Stali współpracownicy — Tadeusz Chwoicki, Bolesław Kuczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Kozłowski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Molejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 32 40 — kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

zacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch”, w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.
Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch”, Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-458 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższe od prenumeraty krajowej o 50%, dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tabelce 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczony dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 00-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaję egzemplarzy zdeaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, 00-639 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOŁONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rekapitów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 22.VIII.1980. Zam. 1979. O-42. Nakład 27 000 egz.



LOTNICZA RODZINA

Rodzina Fraissinet należy do wyjątkowej we Francji – sześcioro siostrzeńców. Na zdjęciach: 1. Jean (86 lat) emerytowany lotnik wojenny, latał na Spitfire w 1914–1918 r. i Morane-Saulnier 404 oraz Dewoitine 320 w 1939–1940 r. Ma 8 wycieczek powietrznych. Na zdjęciu z 1914 r. 2. Roland (57 lat) – oficer, pilot samolotów

od Spitfire do Mirage-III, instruktor śmigłowcowy i pilot zawodowy, obok niego Marguerite-pilotka samolotowa i śmigłowcowa (żona Rolanda).

3. Régis (44 lata) – oficer rezerwy, pilot zawodowy i kłaz.

4. Marc (spłnł jako pilot w katastrofie lotniczej nad Atlantykiem).

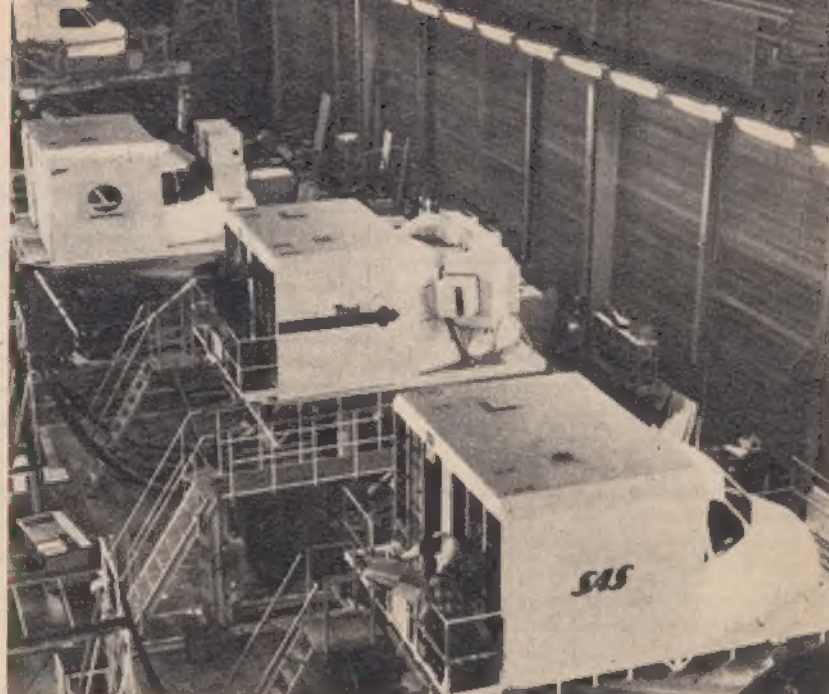
5. Eric – pilot samolotów 2-silnikowych śmigłowych i odrzutowych.

6. Inés – pilotka z uprawnieniami francuskimi i szwajcarskimi – samolotowymi oraz śmigłowcowymi. Jej mężem jest też pilot.



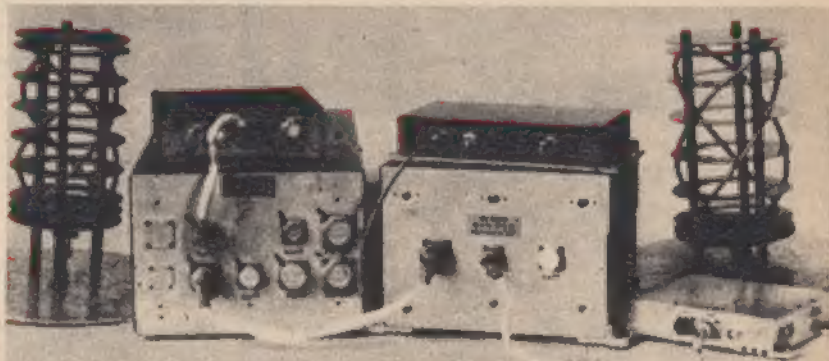
ROZSUWANE SKRZYDŁO

Zespół studentów z Instytutu Lotniczego Politechniki w Darmstadt (RPM) pracuje nad projektem szybowca D-40 z płatem o zmiennej geometrii. Płat o rozpiętości 15 m może mieć zmienianą max. cięciwą u nasady skrzydła z 0,85 do 1,20 m, powierzchnię z 11,8 do 13,3 m² (13%) i wydłużenie z 19 na 17. Profil Wortmanna FX-67 WG-170/34 u nasady skrzydła pozostaje stały. Od nasady skrzydła aż do początku lotek profil kłap-początkowy FX-71K-170/158. Na rysunku: skrzydło D-40 poszerzone (u góry) i zwężone. L – lotka K – kłap.



SYMULATORY LOTU

Dobrym interesem dla przemysłu awionicznego okazała się produkcja symulatorów lotu. Oto linia montażowa symulatorów francuskich do szkolenia załóg samolotów pasażerskich oraz dla środowisk eksperymentalnych. Niektóre wyposażone są w układ pełnego sztucznego zobrazowania sytuacji wokół kabiny.



CO TO JEST SSPI

Zestaw urządzeń SSPI do zbierania danych meteorologicznych i oceanograficznych z trudno dostępnym miejsc opracowany przez specjalistów z państw socjalistycznych w ramach programu Interkosmos. Użyty po raz pierwszy praktycznie podczas lotu satelity Interkosmos-20 jesienią 1979 r.

Stacja nazłama z tymi urządzeniami zbiera dane i przekazuje następnie raz dziennie do satelity. Tam dane te są przetwarzane i przekazywane do centralnej stacji odbioru informacji satelitarnej i kierowane do poszczególnych instytucji.

Stacje z SSPI powstają w ZSRR, CSRS, NRD, na Węgrzech i Kubie.

Mi-6

Opuszczony pomost załadunkowy w wielkim rodzalekim śmigłowcu turbinowym Mi-6.

